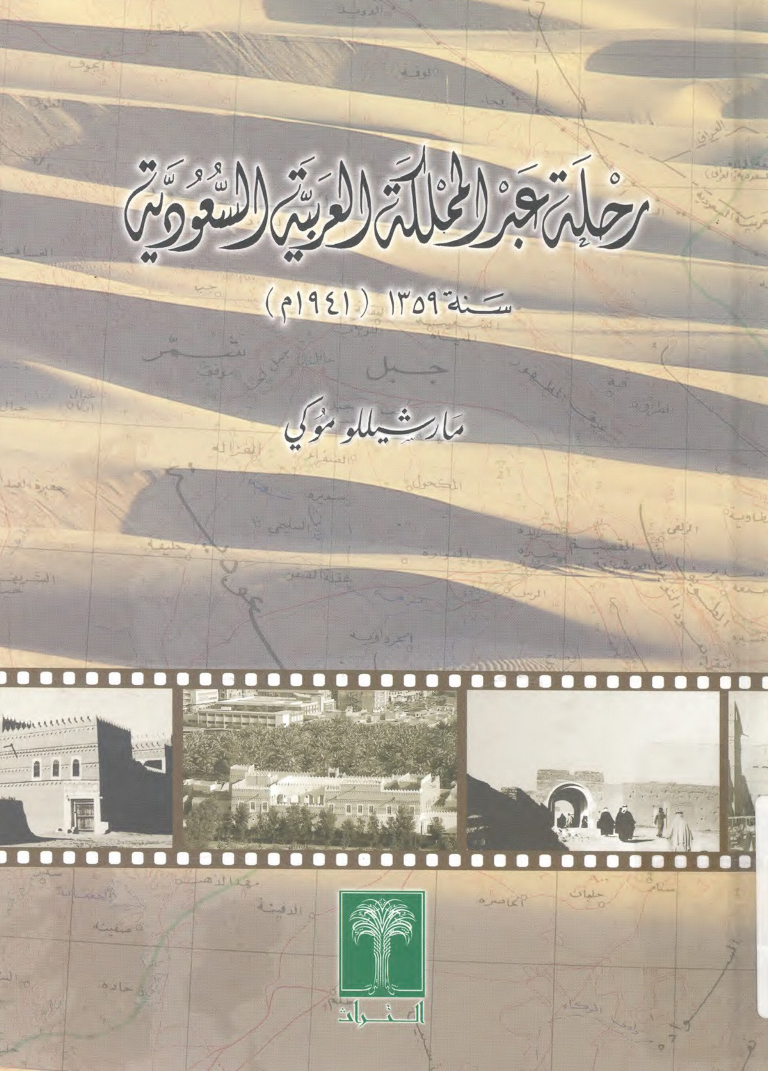
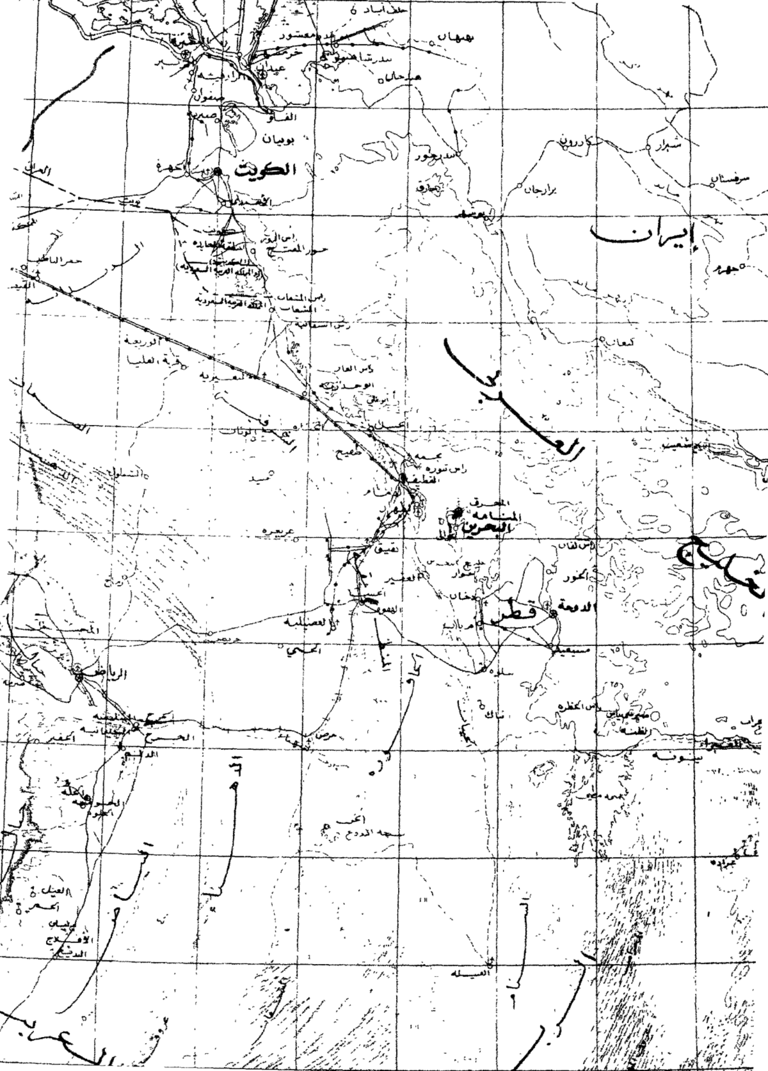
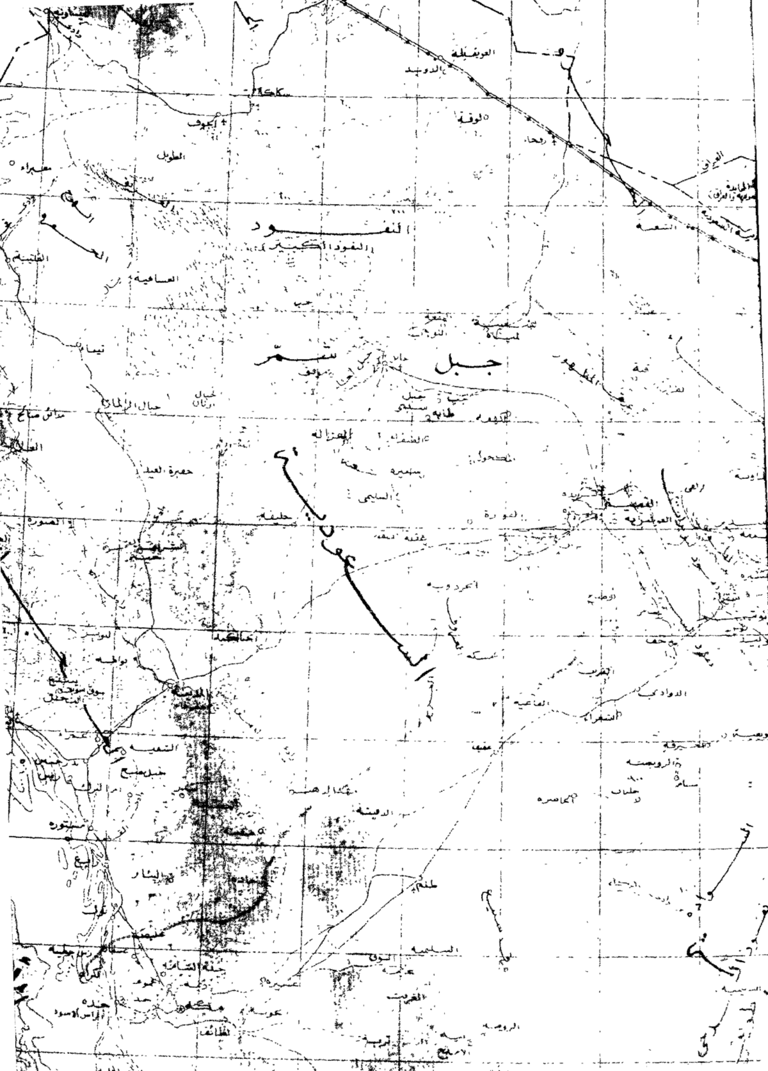

رحلة عبر المملكة العربية السعودية
سنة ١٣٥٩ (١٩٤١م)
مارشيللو موكي
التراث



بهبهان
عبادان
خرمشهر
الفاو
بوبيان
الكويت
كازرون
شيراز
برازجان
بوشهر
إيران
رأس تنورة
القطيف
الدمام
الظهران
المحرق
المنامة
البحرين
عريعره
بقيق
العقير
الهفوف
دخان
الخور
الدوحة
قطر
مسيعيد
سلوى
الرياض
الخرج
الدلم
العيله



العويقيلة
الدويد
سكاكا
الجوف
لوقة
رفحاء
الطويل
العراق
الشعبة
النفود
النفود الكبير
تيماء
جبل شمر
حائل
الغزالة
السليمي
الحناكية
الشعراء
الدوادمي
عفيف
الخاصرة
الرويضة
الدفينة
ظلم
عشيرة
مستورة
رابغ
جدة
مكة
الطائف
تربة

رحلة عبر المملكة العربية السعودية

سنة ١٣٥٩ (١٩٤١م)

ح مؤسسة التراث، ١٤٢٤ هـ
فهرسة مكتبة الملك فهد الوطنية أثناء النشر

موكي، مارشيللو
رحلة عبر المملكة العربية السعودية ـ الرياض
١٧٦ ص، ١٧×٢٤ سم
ردمك ٩ ـ ٢٢٢ ـ ٤١ ـ ٩٩٦٠
١ ـ السعودية ـ وصف ورحلات   أ ـ العنوان
ديوي ٩١٥,٣١٠٤   ٢٢/٥٦٣٢

رقم الإيداع: ٢٢/٥٦٣٢
ردمك: ٩ ـ ٢٢٢ ـ ٤١ ـ ٩٩٦٠

الطبعة الأولى ١٤٢٤/(٢٠٠٣م)

الناشر:



التراث

مؤسسة التراث ص. ب: ٦٨٢٠٠ ـ الرياض ١١٥٢٧، المملكة العربية السعودية
هاتف: ٤٨٠٧٧١٠ فاكس: ٤٨٠٧٧٠٨ ـ
بريد إلكتروني: al-turath@al-turath.com
الموقع على الإنترنت: www.al-turath.com

طبع هذا الكتاب برعاية كريمة من الغرفة التجارية الصناعية بالرياض.

الغلاف الداخلي: خريطة حديثة توضح الرحلة التي قام بها موكي عبر المملكة العربية السعودية سنة ١٣٥٩ (١٩٤١م).

رحلة عبر المملكة العربية السعودية

سنة ١٣٥٩ (١٩٤١م)

مارسيللو موكي

ترجمة

أنجيلو بيشيه

بيير جيوفاني دونيني

ترجمة إلى العربية

د. أحمد عبد الرحمن

مراجعة

د. عوض البادي

أ. عبد الله المنيف



التراث





مارشيللو موكي في الرياض

الإهداء

إلى جيوفان باتيستا جارنشيلي
السفير الملكي المفوض فوق العادة
والرجل الذي شجع الدراسات الشرقية
سنين عديدة ودون كلل.

مع كل المحبة والاحترام
مارشيللو موكي

تمهيد

تظل بعض المعلومات المهمة عن بلد ما حبيسة الأرشيف كمخطوطات يعلوها الغبار حتى تأتي الساعة المناسبة لإنقاذها من عالم النسيان، وأحد الأمثلة على ذلك هي التي قام دبلوماسي إيطالي جريء بإخراجها من ذلك العالم تحت عنوان: «وصف رحلة تفصيلية من البصرة إلى الرياض وجدة» في وقت صعب جداً، حيث كانت الحرب العالمية الثانية فيه على وشك الاندلاع.

إن الدوافع والظروف السياسية والدبلوماسية التي دفعت مارشيللو موكي إلى زيارة عاصمة المملكة العربية السعودية ظلت غير معروفة على النطاق الرسمي أو الشعبي، ومارشيللو مثله مثل أي أجنبي آخر ذي سمعة حسنة كان ضيفاً شخصياً على الملك عبد العزيز. وقد كانت مدينة الرياض ومليكها - كما يُفهم من التقرير - الهدف من وراء رحلته عبر الجزيرة العربية.

ولد مارشيللو موكي في (سينا) بمقاطعة تسكاني في سنة ١٣٢٨ (٢٣ مايو ١٩١٠م)، ومنح شهادة الدكتوراه في العلوم الطبية من جامعة روما سنة ١٣٥٢ (١٩٣٣م) عندما قارب عمره الثلاثة والعشرين عاماً. ولكنه لم يخلق ليكون طبيباً، فقد حصل مارشيللو على شهادة دكتوراه أخرى في العلوم السياسية من جامعة فلورنسا، واختار المسار الدبلوماسي ودخل وزارة الخارجية سنة ١٣٥٩ (مارس ١٩٣٩م). وكانت أول بعثة له إلى جدة (المدينة التي كانت تستضيف آنذاك جميع البعثات الأجنبية في المملكة العربية السعودية) حيث وصلها في شهر نوفمبر من ذلك العام.

وعندما انتهى مشوار حياة مارشيللو الدبلوماسي كان وقتها مندوباً فوق العادة ووزيراً سياسياً مطلق الصلاحية، وقد مات في سنة ١٣٩٠ (٣٠ يوليو ١٩٧٠م).

إن هذه المعلومات البسيطة هي ما أمكننا جمعه من مجلة (آنيواريو دبلوماتيكو) في عددها الصادر سنة ١٤٠٤ (١٩٨٤م) التي تصدرها وزارة الخارجية الإيطالية، ولم يرد ذكره في أي عدد سابق للمجلة، مما يعني أن ملف سيرته الذاتية لم يجمع إلا قبل سنة ١٤٠٤ (١٩٨٤م) بفترة وجيزة، وبناءً على ملفه الشخصي في الوزارة فإن تلك المجلة لا تلقي الضوء، في الحقيقة، إلا على «البيانات الرسمية الأساسية جداً». ولسوء الحظ كان ملف المذكور مغلقاً (لا يمكن الرجوع إليه) وقت بحثنا، وما زال كذلك حتى وقت نشر هذه المطبوعة. وتورد مجلة (آنيوريو) تفاصيل عائلية عن الدبلوماسيين في مدخلاتها (entries) ولكنها لم تورد ذكر أي فرد من أفراد عائلة (مارشيللو موكي) في سيرته الذاتية، مما يدعونا للافتراض أنه لم يكن متزوجاً عند وفاته.

قام مارشيللو برحلته إلى المملكة العربية السعودية في سنة ١٣٦١ (يونيو ١٩٤٢م)، ونفذ المهمة في سنة ١٣٦٠ (فبراير. مارس ١٩٤١م) وهو موضوع دراستنا. ومن المحتمل أن السيد / مارشيللو في أثناء إقامته في السعودية، أو لدى انتهاء عمله فيها قام شخصياً بتسليم تقرير مفصل عن رحلته هذه إلى السفير جيوفان باتيستا جارنشيلي، المهدى إليه هذا التقرير. ولكن بحثنا الدقيق أثبت مرة أخرى أن أرشيف وزارة الخارجية الإيطالية لا يحتوي على أي سجل لهذا التقرير، ومن حسن الحظ أن صورة كربونية كاملة منه مع صور فوتوغرافية ملصقة فيه سُلّمت إلينا من قبل المؤلف نفسه، أو من قبل جارنشيلي إلى المعهد الإيطالي للشرق في روما.

وفي سنة ١٣٩٣ (١٩٧٣م) كان إنجيلو بيشيه بالمملكة العربية السعودية، يعمل على مشروع كتاب (جدة ـ صورة لمدينة عربية)، والتي طبعت أول مرة في سنة ١٣٩٥ (١٩٧٥م)، ولهذا كان يزور المعهد الإيطالي للشرق على فترات قصيرة، وقد انتبه لوجود هذا التقرير الذي كانت قد تمت فهرسته، فطلب الاطلاع عليه، مما أدى إلى لقائه البروفيسورة ماريا نالينو، التي كانت، آنذاك، مديرة هذا المعهد الثقافي الرفيع، وقد أقامت في جدة والطائف برفقة والدها كارلو الفانسو نالينو المستعرب الكبير سنة ١٣٥٨ (١٩٣٩م)، وقد أبدت المذكورة اهتماماً كبيراً بموضوع «كتاب جدة»، وأعلنت أن الكتاب الثاني سيكون موضوعه مدينة الرياض. وبعد ذلك تكرمت بالسماح لنا بنسخ تقرير موكي، وأن نستعين بآلة تصوير يدوية لتصوير الصور الملصقة في التقرير الكربوني (بعضها ليست واضحة بدرجة جيدة، ولكنها جميعاً أصبحت الآن وثائق تاريخية ذات قيمة عالية).

تأثرت السيدة ماريا نالينو وفرحت بالاهتمام الذي أبداه الباحث الوحيد بالمملكة العربية السعودية في الوقت الذي كان الاهتمام بهذا البلد ضئيلاً ما عدا حلقة ضيقة من الأكاديميين العرب والمستعربين، (وبالطبع فإن الأمور كانت على وشك أن تتغير عما قريب نتيجة لكارثة الزيت سنة ١٣٩٥ (١٩٧٥م)، وأعطت مديرة المعهد الإذن لمحاورها في نشر التقرير كله أو جزء منه بنفس راضية، وإن كان ذلك بصفة غير رسمية.

يتكون هذا التقرير من نحو ١٥٠ صفحة مطبوعة وعلى سطور ذات مسافات فردية، تحتوي على عدة حواشٍ مكتوبة بخط اليد. وقد تكون من قبل كارلو الفانسو نالينو مؤسس المعهد الشرقي الذي يحمل الآن اسم ماريا نالينو (زعيمة مستعربة ومشرفة على أعمال أبيها الأدبية)، ولقد أُدخلت الحواشي من دون شك لإعداد التقرير للنشر، وهو تطور لم يتخذ شكلاً مادياً (وهو ما لم يحدث قط) باستثناء ملخص موجز من فصل واحد في التقرير حول الرياض، وقد نشر في مجلة جغرافية شهرية في عددها الصادر في سنة ١٣٧١ (أبريل ١٩٥٢م)(طرق العالم السريعة). وكان التصحيح مقصوراً على الكلمات العربية، ولا سيما أسماء الأماكن والأشخاص.

لم يسرد مارشيللو موكي الدوافع التي كانت خلف مهمته إلى المملكة العربية السعودية. كما يتوقع من موظف حكومي، ولا سيما في زمن الحرب. والأمر متروك لنا لنستنتج تلك الدوافع! وقد ارتبطت هذه المهمة بحادثة في العلاقات السعودية الإيطالية، والتي حصلت قبل ثلاثة أشهر من تاريخ بدء رحلته. ففي سنة ١٣٥٩ (عصر يوم ١٨ أكتوبر ١٩٤٠م) أقلعت مجموعة مكونة من أربع قاذفات قنابل من نوع (صافيا مارشيتي أس - ٨٢) تابعة للقوات الجوية الإيطالية من جزيرة رودس في البحر المتوسط، والتي كانت آنذاك تحت الحكم الإيطالي منذ الحرب الإيطالية التركية سنة ١٣٢٩ (١٩١١م). وكانت هذه القاذفات تستهدف مصفاة البترول في البحرين التي كانت وقتئذٍ محمية بريطانية، ومن ثم فهي هدف شرعي لعمليات الجيش الإيطالي. وعند عبور المجموعة الأجواء الإقليمية السورية افترقت إحدى القاذفات عن المجموعة على مسافة ليست ببعيدة عن دمشق، واستمرت في التحليق بمفردها، بينما استمرت الأخريات لتفرغ حمولتها من القنابل على مصفاة البحرين (مسببة قلقاً وإزعاجاً شديدين ولكن الدمار كان بسيطاً)، وقد ظن فريق قيادة القاذفة الضالة أن اللهب الناجم عن الغاز المحترق بالظهران مصفاة البحرين فألقى القنابل على ذلك اللهب مما دمر جزءاً من أنبوب زيت، وألحق ضرراً بخط أنبوب آخر، وبعد ذلك عادت جميع الطائرات سالمة إلى مصوع في إريتريا - التي

كانت خاضعة تحت الاستعمار الإيطالي. عابرة الجزيرة العربية من أقصاها إلى أقصاها في رحلة مستمرة من دون توقف، وهو عمل بطولي حقاً يدعو للدهشة.

وتوضح سجلات وزارة الخارجية الإيطالية أن الحكومة السعودية قبلت اعتذار الحكومة الإيطالية وغضت النظر عن الحادث ناسبة ذلك إلى خطأ حقيقي. ونحن نعتقد أن مهمة موكي إلى جلالة الملك عبد العزيز كانت متعلقة بهذا الموضوع، إذ إن العلاقات الودية التقليدية بين إيطاليا والمملكة العربية السعودية ظلت مستقرة، واستمرت الحكومة السعودية متمسكة بسياسة الحياد الصارمة طوال الفترة الباقية من الحرب العالمية الثانية.

وأقفلت البعثة الإيطالية بجدة سنة ١٣٦١ (١٩٤٢م) نتيجة ضغط من الحكومة البريطانية بصفة رئيسة، ونتج عنه استدعاء السيد موكي (وقد أضفنا حاشية تاريخية توضح أن البعثة سرعان ما أعيد فتحها بعد انتهاء الحرب).

وبعد مضي سنوات، أدركنا أهمية تقرير موكي، وترجمناه إلى اللغة الإنجليزية وحررنا النص، واختصرنا القسم الخاص بمدينة الرياض على أن ننشر الجزء الخاص بعاصمة المملكة على الأقل، وبالمصادفة كان هذا هو السبب الذي دعانا إلى نسخ صور للرياض بكاملها غاضين الطرف، مع قليل من الاستثناء، عن أجزاء أخرى من التقرير، وهو قرار نندم عليه الآن.

لكن عدة ظروف حالت دون تحقيق مشروعنا الذي تأخر بعض الوقت حتى أصبحنا على يقين أن التقرير الأصلي الوحيد الباقي في الوجود - باستثناء صورة التقرير الذي بين أيدينا - قد اختفى من أرشيف المعهد، وبالتأكيد أن الشخص الذي أخذه يعلم قيمته، و في ضوء المخاطرة بفقدان هذا التقرير للأبد من ناحية، ولكونه جوهرياً من ناحية أخرى، عرضناه على مؤسسة التراث لنشره باللغتين العربية والإنجليزية بصفة مبدئية، تكرم رئيس مجلس إدارتها، ومديرها العام بالموافقة على نشره.

ويجب علينا أن نضيف أن جميع المحاولات التي بذلت منذ وسط السبعينيات الميلادية وحتى الآن في روما وفي (سينا) لاقتفاء آثار أقارب السيد موكي، كي نعرف منهم المزيد عن موكي، وربما الوصول إلى مسودات صوره، ذهبت أدراج الرياح، وكذلك لم نستطع أن نستأنس بأي رأي أو نصيحة في هذا الصدد من البروفيسورة ماريا نالينو، إذ فارقت الحياة في أكتوبر سنة ١٣٩٤ (١٩٧٤م) قبل التفكير جدياً بنشر هذا الكتاب بفترة طويلة.

وعلى ضوء الصعوبات التي عاصرتها هذه الوثيقة فإننا نشعر بكل رضا وارتياح لإخراج هذا الكتاب إلى النور وإعلانه على الملأ، وتسليط الضوء على نهاية سعيدة لحادثة عرضية كادت أن تؤثر على العلاقات بين إيطاليا والمملكة العربية السعودية.

إنجيلو بيشيه
بيير جيو فاني دونيني

ملاحظات عامة

على الرغم من قرب شبه الجزيرة العربية النسبي إلى أوروبا، ومتاخمتها للشرق الأوسط، ووجود حركة مرور ضخمة على طول سواحلها وحدودها البرية، إلا أنها ما زالت واحدة من المناطق شبه المجهولة في العالم، بل يعد وصف الطرق المصدر الرئيس لإعداد الخرائط لها.

يتذكر كل فرد العواطف التي أثيرت في الدوائر العلمية لدى قيام الرحالة الأوروبي بيرترام توماس (Bertram Thomas) بعبور صحراء الربع الخالي أول مرة[1] سنة ١٣٥٠ (١٩٣١م)، على طول طريق يمتد من صلالة إلى الدوحة، ثم تبعه بعد ذلك مباشرة سنة ١٣٥١ (١٩٣٢م) هـ، هاري سانت جون ب. فيلبي (H.St. John B. Philpy)، الذي قاد قافلة جمال أيضاً، وفَّرها له الملك عبد العزيز، بمحاذاة طريق الأحساء - حضرموت.

دشّنت هذه الأحداث بداية عصر جديد في الجزيرة العربية، وأعلنت عن بدء عملية الاكتشاف الحديث لتلك الصحاري المترامية الأطراف.

لقد حقق السفر بالسيارات - التي لم تحل محل الجمال بعد - تقدماً كبيراً منذ ذلك الوقت، وزاد كثيراً معرفة الأوروبيين بالمنطقة، ويرجع الفضل في ذلك الى سياسة الملك عبد العزيز الحكيمة وبُعد نظره. وقد تطلّب النقل بالسيارات الآن تغييراً جذرياً في شبكة الطرق في المملكة العربية السعودية.

حتى نهاية الحرب العالمية الأولى، كانت مصادر علوم رسم الخرائط (الكارتواجرافيا) لوسط شبه الجزيرة العربية وشمالها تعتمد أساساً على المعلومات التي جمعها مستكشفون أوروبيون، كان عدد أولئك المستكشفين قليلاً (معظمهم من الأنجلوساكسون)، ولكنّ شجاعتهم وحماسهم تثيران الإعجاب: سادلير (Sadleir)، ووالين (Wallin)، وبالجريف (Palgrave)، وجوارماني (Guarmani)، وبلي (Pelly)، وبلنت (Blunt))، وداوتي (Doughty)، وهوبر (Huber) في القرن الثالث عشر (القرن التاسع عشر الميلادي)، وفي

القرن الرابع عشر (القرن العشرين الميلادي) موسيل (Musil)، وشكسبير (Shakespear)، وراونكيير (Raunkiaer)، وليتشمان (Leachman)، والسيدة جيرترود بل (Gertrude Bell)، وستارك (Stark)، وتوماس (Thomas)، وأخيراً فيلبي (Philpy) الذي يستحق الثناء لمساهمته الواسعة في إثراء المعرفة الحديثة عن شبه الجزيرة العربية. لقد سافروا جميعهم عبر المنطقة على ظهور الجمال إما باتباع الممرات المعروفة وإما بفتح ممرات جديدة بمساعدة السكان المحليين. إن الوصف الذي تركوه لنا عظيم الأهمية ويستحق الثناء، ومع ذلك، فإن قيمته الجغرافية، وخصوصاً المتعلقة بتقديرات المسافات والاتجاهات، اعتمدت بدرجة كبيرة على التقديرات الشخصية للمستكشف.

وقد أدى ظهور السيارات، بعد آخر مسوحات قام بها فيلبي (Philpy) في المنطقة المذكورة، إلى تثبيت بعض الطرق الرئيسة التي انحرفت عن الطرق المعروفة للقوافل. وتطلب الوضع الجديد توفير محطات وقود مما جعل مسارات السيارات المختارة شبيهة بالطرق الحقيقية. وللحصول على قياسات دقيقة للطرق استخدم (عداد المسافات) الميكانيكي الذي يمتاز بالدقة والسرعة، بدلاً من المقاييس الأخرى التي كانت تعتمد على سرعة الحيوانات.

وعلى الرغم من أن البلاد منبسطة تقريباً ولا تفصل بين مدنها حواجز طبيعية، والمسافات بين المدن الرئيسة كبيرة جداً، إلا أن انتشار السيارات، وخدمات الطرق لم يكن بالسرعة المتوقعة والوجه المأمول لأسباب سياسية وأخرى اقتصادية.

والسبب السياسي الرئيس لذلك هو سيطرة الحكومة أو على نحو أكثر دقة، احتكار الحكومة الفعلي للنقل بالسيارات. إن أهمية السيارات في السيطرة السريعة والفعالة على المناطق البعيدة، وتفوقها على الجمال بالنسبة إلى سلطة مركزية قوية مثل تلك التي كانت لدى الملك عبد العزيز، كانت واضحة بحيث لا يمكن تجاهل الحاجة الى السيطرة القوية على تطور انتشار الشكل الجديد للمواصلات. ويمكن للمرء أن يقول إن الاستقرار السياسي للدولة التي أسسها الملك العربي العظيم بحيوية لا تعرف الكلل، والنظام المطلق الذي انضوت تحت رايته الجزيرة العربية كلها، اعتمد على إدخال النقل بالسيارات تحت سيطرة الدولة. من هنا نجد أن جهود الملك الشخصية المشكورة جعلت الجزيرة العربية واحدة من أكثر أقطار العالم أمناً والتزاماً بالقانون بعد ما ظلت قروناً من الزمان مرتعاً للنزاعات والاضطرابات، وهذه حقيقة يقر بها الجميع بإعجاب.

أما الأسباب الاقتصادية فتكمن في قلق الملك المتواصل مما سيسببه إدخال السيارات العشوائي، من إرباك للاقتصاد البدوي التقليدي القائم على النقل على ظهور الجمال.

فالمنافسة في النقل ستترك معظم السكان الرحل بالبلاد معوزين، مع احتمال التأثير السلبي على الاستقرار السياسي.

إن هذه الأسباب تبرر استحواذ الحكومة على السيارات والإبقاء على قوافل الجمال التي ما زالت تقوم بنقل معظم السلع التجارية العادية حتى على الطرق المعبدة أو ذات المسارات الجيدة ويسهل السير عليها، مثل تلك التي بين جدة ومكة. وهناك مرسوم حكومي يقصر النقل بالسيارات على السلع التي تحتاج إليها الحكومة نفسها على وجه السرعة، وفيما يتعلق بالقطاع الخاص، بشرط الحصول على إذن مسبق، فقد اقتصر النقل بالسيارات على البترول والبضائع سريعة التلف والمطلوبة بشكل طارئ والمواد التي لا يمكن حملها على ظهور الجمال لحجمها أو وزنها. وتمتلك الحكومة معظم أسهم شركة نقل الحجاج بين جدة ومكة والمدينة المنورة، وتقوم الشركة أيضاً بتشغيل عدة عشرات من الشاحنات. وتقتصر ملكية الأفراد السعوديين على السيارات الخاصة. وهناك شركتان أجنبيتان تعملان في المملكة تملك كل منها أسطولها الخاص. وهاتان الشركتان هما شركة كاليفورنيا أرابيان ستندرد أويل (كاسوك) (California- Arabian Standard Oil Company- CASOC) ونقابة التعدين العربية السعودية (سامس) (Arabian Mining syndicate SAMS-Saudi)، التي سيتناولها الحديث فيما بعد بشيء من التفصيل.

يجري نقل أغلب الركاب بواسطة السيارات التي حلت محل الجمال في هذا المجال. وهناك خطوط حافلات منتظمة تعمل بين جدة ومكة والطائف. وخلال الحج، يتم نقل الحجاج بين الأماكن المقدسة والموانئ بالسيارات من شتى الأنواع التي توفر واحداً من أكثر أنشطة حكومة المملكة ربحاً. وتنقل الرحلات الطويلة إلى الداخل بشكل حصري أعضاء من الحكومة ومن القوات المسلحة والرسميين وبعض الدبلوماسيين الأجانب، أو ضيوف الملك الذين يستخدمون سيارات رسمية أو خاصة. وبالنسبة إلى البضائع، يشمل ذلك المواد المنقولة مسافات طويلة، وواردات المملكة الرئيسة كالوقود والأطعمة والمنسوجات.

وفي أوقات السلم تعبر طريق مكة – الرياض عادةً أربع إلى خمس سيارات يومياً، ويرتفع عددها بشكل كبير في أثناء الحج لنقل الحجاج من العراق ونجد.

لم يُصمَّم أيّ من الطرق في المملكة العربية السعودية، منذ البداية، لاستخدام السيارات، فقد نتجت تلك الطرق عن الجهود الجبارة للسائقين البدو الذين كان عليهم، وهم يتبعون طرق القوافل القديمة، أن يجدوا طرقاً ملائمة لسياراتهم خلال الوهاد والمساحات الرملية. ومع وجود طرق ثابتة نتيجة للتجربة والخطأ وقيام السائقين أنفسهم بعمل تحسينات أولية

في المناطق الوعرة، ظهر إلى الوجود عدد من الطرق المعروفة والمقبولة عموماً. وفي السنوات الأخيرة، أقامت الحكومة السعودية محطات وقود على طول الطرق الرئيسة، وأجرت عليها بعض التحسينات مما أعطاها صبغة الثبات والاستمرار.

ساعدت الطبيعة الجغرافية للمملكة – مع غلبة الأرض المنبسطة وقلة الحواجز الطبيعية الكبيرة – في حل مشكلة المواصلات، ولكن نمو الحركة والتدهور المستمر لمعظم طرق السفر – خصوصاً خلال فصل الأمطار – دفع الحكومة إلى تطوير منظور لإنشاء الطرق. وقد كانت هناك محاولة أولية من جانب الحكومة في سنة ١٣٥٠(١٩٣١م) لإنشاء دائرة للطرق ولكنها تلاشت بعد سنتين من ذلك.

لا يوجد طريق حقيقي في المملكة العربية السعودية باستثناء الطريق من جدة إلى مكة؛ وهو الطريق السريع المعبد بطول ٦٤ كيلومتراً، والذي تم إنشاؤه على مدى عدة سنوات، تخللتها فترات انقطاع من العمل، وذلك بواسطة شركة مصرية وفقاً لمعايير حديثة نسبياً، وقد افتتح في سنة ١٣٣٣(١٩١٤م). وهناك طريق شاحنات غير معبد، ولكنه جيد التصميم ويتلقى صيانة معقولة، يصل جدة بمهد الذهب (موقع منجم الذهب على بعد ٣٩٠ كيلومتراً شمال شرق الميناء البحري)، وقد بنت نقابة التعدين العربية السعودية ذلك الطريق وترجع إليها ملكيته، وقد تم مدّه سنة ١٣٥٣-١٣٥٦ (١٩٣٤- ١٩٣٧م) للوصول إلى مناجم مهد الذهب التي تديرها النقابة بموجب امتياز سعودي. ويمكن أن تستخدمه شاحنات تزن ١٧طناً طوال السنة. و على الرغم من أنه طريق ضيق (عرضه ٤,٥ أمتار، وفي بعض الأماكن ٤أمتار فقط) مع تدرجات منحدرة ومنحنيات حادة، إلا أنه أفضل من أي طريق آخر في المملكة العربية السعودية، وهو مفتوح للعامة من دون إجراءات رسمية.

توجد مسافات قصيرة قليلة أخرى من الطرق المعبدة في منطقة إنتاج البترول في المملكة العربية السعودية على طول الخليج بين الظهران ورأس تنورة، بالإضافة إلى منطقة حفر الآبار، وجميعها أنشأتها (كاسوك) حاملة امتياز الزيت السعودي. وأخيراً هناك طريق ممهد طوله ٣ كيلومترات يصل القصر الملكي الجديد بالرياض إلى مركز المدينة.

من الواضح أن الحكومة السعودية تخطط للطلب من (كاسوك) أو إحدى المجموعات الأمريكية المتصلة بها أن تقوم بإنشاء طريق (في عسير) يربط بين جازان الميناء المحلي على البحر الأحمر والعاصمة الإقليمية، إلا أن الذي تم تنفيذه هو المسوحات الميدانية للطريق المستقبلي السريع فقط.

تتم خدمة المناطق الداخلية للمملكة بطرق غير معبدة وغير محسنة ومن دون صيانة ما

عدا الاستثناءات البسيطة المذكورة. وأي نشاط لتمهيد الطرق على امتداد الجبال يكون إما نتيجة لنوايا السائقين الحسنة، وإما نتيجة لأعمال تسوية نفذت بأمر الملك بعدد قليل من الرجال وبمعدات بدائية. كذلك كان وضع العلامات على الطريق ثمرة لحماس السائقين، و يتبدى ذلك في أكوام على شكل أبراج من الحجارة غير المشذبة بارتفاع يصل مترين، تقوم على نقاط واضحة على جانبي الطريق. وفي الصفحات التالية ستوصف هذه الأكوام بأكوام الحجارة المعلمية، إذ إنها تبدو من بعيد معالم أرضية، مع الإشارة للمسافة بالكيلومترات بين معظمها.

وأعمال الطرق المهمة الوحيدة التي نفذتها الحكومة السعودية خلال الصيف والخريف سنة ١٣٣٣ (١٩١٤م)، هي الطريق بين رماح والرياض إلى شمال العاصمة، وقد تم ذلك لتخفيف الانحدار الشديد من الهضبة (ممر البويب)، وسوف يتم وصفه لاحقاً.

يزيد فصل الأمطار الصعوبات التي تواجهها السيارات وخصوصاً عند عبور مساحات متعاقبة من الأرض الترابية، وتعطي الآثار الواضحة للسيارات التي غاصت في الأوحال، فكرة عن الصعوبات التي تواجهها في ظل تلك الظروف. إلا أن ذلك لا يوقف الحركة، وهي غالباً، مرتبطة باحتياجات الملك أو المسؤولين الذين لا يحتملون أي تأخير.

ويمكن في ضوء ما تقدم أن يتخيل المرء مقدار الأضرار التي تتعرض لها السيارات التي تعبر صحارى نجد. ولم تتغير النظرة الحالية للسائقين والركاب كثيراً منذ الأيام الأولى عندما كانت قيادة السيارات تجربة جديدة. إلا أن الجهد الهائل الذي كانت تتعرض له المحركات وأجهزة نقل الحركة يقابله على الطرف الآخر مهارة السائقين المحليين التي تصل إلى مستويات مدهشة، و قد اعتادوا أن ينظروا إلى سياراتهم، مثل نظرتهم إلى جمالهم، فهي امتداد لأجسامهم بصفتها جالبة للحياة أو الموت. ويتمتع السائقون السعوديون – الذين هم غالباً في خدمة الحكومة – بمواهب كبيرة بصفتهم ميكانيكيين، فمقدرتهم على الخروج من المواقف الصعبة بوسائل أولية تصل إلى حدٍّ لا يصدق، قطع فضية من موس الحلاقة تحل محل الفحمات، ومعجون التمر لإقفال التسرب من الخزان...(الراديتور) بفعالية مثله مثل الأسمنت، وشريط من حصير جريد النخل يعمل كسير للمروحة، وهكذا إذا لم نذكر مجموعة الأربطة والحبال والخيوط التي تثبت أكثر قطع السيارات تفاوتاً، والتي تبليها القيادة عبر البلاد. وفي الحقيقة نادراً ما تحدث أعطال وانقطاعات على الرغم من أن كل مسافر أوروبي يخطط لذلك. ولسوء الحظ فإن قائدي قوافل الجمال يتجنبون الطرق التي تشهد حركة نشيطة للسيارات لتحاشي فزع الجمال، لذلك فإن التوقف القسري خلال موسم الأمطار يمكن أن يستمر عدة أيام.

ويظهر المعدل العالي لأضرار السيارات من خلال معدل واردات السيارات التي تبلغ نحو ٤٠٠ سيارة في السنة، بما في ذلك الشاحنات والعربات، التي تشكل نسبة كبيرة من السيارات السعودية المقدرة بـ ٢,٠٠٠سيارة. ونادراً ما يتجاوز العمر المعتاد للشاحنة خمس سنوات. وجميع السيارات مستوردة من الولايات المتحدة، لملاءمتها لظروف المملكة فيما يتعلق بالمتانة وقوة المحرك وارتفاعها عن سطح الأرض، وقد تمتعت شركة فورد باحتكار تصدير السيارات إلى المملكة العربية السعودية عدة سنوات.

تمتلك كل من شركتي (كاسوك) (وسامس) أسطولاً من السيارات، الأولى لنقل معداتها من الدمام (ميناء الدخول ومكان وجود مقرها الرئيس) إلى رأس تنورة على الخليج، والأخيرة لنقل تركيزات الخام المحتوية على الذهب على طول الطريق الخاص بها من المنجم إلى جدة، ويشحن عادة إلى الولايات المتحدة، وبخلاف ذلك، فإن لدى موظفي الشركة سياراتهم المجهزة بشكل ممتاز.

إن الطرق التي سيرد ذكرها من الآن فصاعداً هي الأكثر أهمية في المملكة العربية السعودية، وأولها طريق البصرة - مكة، وأولى مراحله تمتد من البصرة إلى الرياض وتتطابق مع المسار الذي كان يُسلك سابقاً بكثافة، ويصل بين أكبر ميناء في الخليج وعاصمة نجد. وللسعودية مرافئها الصغيرة على الخليج في رأس تنورة والدمام والقطيف والعقير، ولكن لا يمكن للسفن البخارية أن ترسو فيها، لذلك تتجه معظم السفن البخارية إلى البصرة للحصول على ميزة رسوم الشحن المخفضة والمعدات الحديثة الممتازة المتوافرة في ميناء شط العرب العراقي. ويجب أن نلاحظ أيضاً أن الاتصال المباشر بين موانئ الأحساء والرياض كان يستدعي التفافاً طويلاً إلى الشمال بسبب أحزمة الرمال بين المنطقة الساحلية والهضبة التي لا تستطيع السيارات السير عبرها.

أما المرحلة الثانية من الطريق فهو طريق الرياض - جدة الذي يمثل الشريان الرئيس للمملكة ويربط بين مهد الأسرة الحاكمة والعاصمة السياسية من جهة، وبين العاصمة الدينية والبحر من جهة أخرى، حيث نجد أن جدة على الرغم من افتقارها إلى الأرصفة والمعدات الحديثة الكافية، إلا أنها تبقى أفضل ميناء سعودي.

وجدير ذكره أن الطريق الذي سنصفه في الصفحات التالية يتضمن التفافين (تحويلتين) مهمين من خط السفر المعتاد ذي الحركة الثقيلة؛ الالتفاف الأول المتفرع الذي يقودنا عبر الداخل من البصرة إلى الزبير والحفر والصفاة وأم عقلة، والموصوف هنا بدلاً عن الطريق الساحلي الذي يمر عبر البصرة وصفوان والكويت والقرية وأم عقلة. والأخير،

على الرغم من قصره نسبياً، فهو يتمتع بميزة الاتصال بالكويت، لذا فهو يستخدم باستمرار. أما الأول فإنه من ناحية أخرى يسمح للمسافرين بتجنب السير عبر الكويت، المحمية البريطانية، ويتفادون بذلك السيطرة البريطانية.

الالتفاف الثاني يهدف إلى منع غير المسلمين من دخول مكة بشكل قطعي ، وهكذا يلتف الطريق المذكور شمالاً متجاوزاً عشيرة؛ آخر محطة قبل مكة، حتى البركة، إذ يلتقي بطريق نقابة التعدين المتجه إلى مهد الذهب، وبذلك يصل جدة بسهولة. وتصبح المسافة أطول من الطريق المعتاد من الرياض إلى مكة وجدة، ولكن لا يمكن للمسافرين من غير المسلمين تجنب هذا الالتفاف.

تقدير المسافات ومعلومات جغرافية عامة:

لقد تم التركيز الشديد هنا على تقدير المسافات، إذ إن التحديد الدقيق لها هو أهم عنصر من وجهة النظر الجغرافية، وتم الحصول على البيانات الأولية من عدّاد شاحنة من طراز فورد (ثلاثة أطنان)، وهي بحالة جيدة ومزودة بإطارات جديدة. وقد صححت البيانات بعد ذلك على أساس الفرق في عداد السرعة بعد السير أربع مرات عبر مسافة ثابتة طولها حوالي ١٥٠ كيلو متراً بعلامات على الأرض. وتمت إعادة تقدير مسافة الطريق عند عودة الشاحنة على الطريق نفسه، كما تم إجراء فحص لاحق على هذا الطريق وبسيارة أخرى صححت بياناتها على نحو ما جاء سابقاً.

الفروق التي سجلت خلال التجربة الثلاثية على الطريق ثبت - بعد التصحيح - أنها ضئيلة جداً، وغالباً تحت ١,٥ في المئة. ومع ذلك فيجب على المسافر العادي أن ينظر إلى قراءات عداد سيارته بحذر على الرغم من أنه لا يجب أن ننسب أي أخطاء للجهاز نفسه. ويكمن المصدر الأول للخطأ في استخدام الإطارات الخاصة بالصحراء عموماً والتي يؤدي حجمها الكبير إلى سوء تقدير المسافات المقطوعة. ويكمن سبب آخر في الانحرافات المتكررة من المسار المطروق التي يقوم بها سائقو السيارات الخفيفة والسريعة بغرض تجنب الأخاديد التي تتركها الحركة الثقيلة. وينشأ المصدر الثالث من دوران العجلات في مكانها عندما تغوص السيارة في الرمال.

يمكن أن يعثر المرء، بغض النظر عن هذه الأسباب، على بعض الفروقات البسيطة بين الرحلات على نفس الطريق، فالسفر على الدروب بدلاً عن الطرق ذات العلامات الجيدة

يتضمن عدم اتباع مسار واحد في المساحات السهلة، وإنما الانخراط في عدد من المسارات المتوازية التي تلتقي عاجلاً أو آجلاً عند نقطة واحدة، لذلك من الصعب تحديد أقصرها. وتوجد أيضاً تحويلات غير ضرورية، وقد تكون طويلة ومعقدة يفرضها مزاج السائق، إلا إذا كانت محاولة للعثور على طريق أفضل خلال موسم الأمطار، وغالباً ما يشار إلى تلك الالتفافات بالتفرعات الكاذبة.

وخلال الرحلات دائماً ما يتم اتباع الطريق الرئيس، فهو أفضل الخيارات بالنسبة إلى السيارات الثقيلة.

يمكن العثور على أكثر من طريق للانتقال من محطة وقود أو نقطة تحرك إلى أخرى نتيجة لتدهور حالة الطرق القديمة بسبب كثرة الاستخدام إلا أن تلك الفروق لا تحدث تغييراً كبيراً في المسافة أو في طريقة السير لضآلتها.

على ضوء الظروف التي ذكرناها سابقاً، سجلت أكبر كمية ممكنة من البيانات الرقمية التي توضح دائماً المسافة بين نقطة البداية ونقطة النهاية لكل مرحلة، مع علامة أرضية - مهما كانت ضآلتها - مما يسمح بالتأكد بعد مسافات تبلغ عدة كيلومترات من أنه يجري اتباع الاتجاه السليم.

والملاحظ ندرة العلامات الأرضية على امتداد مسافات طويلة، والحقيقة أنه عبر سهل قاحل متماثل تقريباً، من الصعب العثور على علامات أرضية مفيدة؛ لأن معظم السلاسل الجبلية أو الروابي والتلال لا ترتفع أكثر من عدة أمتار فوق مستوى السطح العام للأراضي المنبسطة، ومع ذلك فإن فائدتها كبيرة جداً، نظراً لرؤيتها من مسافة بعيدة، وتتمثل هذه العلامات الأرضية الاصطناعية بأكوام الحجارة التي ذكرناها سابقاً.

إن كل المصاعب المتعلقة بسطح الطريق، إضافة إلى تلك التي يمكن مواجهتها في مواسم الأمطار، مبينة في القائمة مع البيانات الرقمية، كما أن الوحل الناجم عن تساقط الأمطار لا يمكن اجتيازه، علماً أن الأمطار لا تشكل بركاً مائية صعبة العبور، بل سرعان ما تجف ويغدو الطين أكثر صلابة عن ذي قبل، إضافة إلى الجفاف السريع لمجاري الأمطار، والمجرى الوحيد الذي صادفناه كان الوادي الذي يقع قرب الرياض ولم يرتفع مستوى المياه فيه أكثر من ٣٠ سنتيمتراً عقب هطول الأمطار.

استخدمت الشمس لمعرفة الاتجاهات بسبب الافتقار إلى بوصلة، والبوصلات لا يمكن الاعتماد عليها دائماً، لأن بعض المناطق غنية بفلزات الحديد. ولتسهيل الأمور، تُعطى الاتجاهات إلى يمين أو إلى يسار المسافر السائر من الشرق إلى الغرب، وفقاً لوصف الطريق.

والملاحظات الخاصة بالجيولوجيا والنبات وحياة الحيوان ذات طبيعة أولية جداً، فالمؤلف لا يمتلك الخبرة الكافية في هذه الميادين، ولكنها كافية للمسافر العادي. أما التنوعات المرئية فهي نادرة في بلد متشابه التضاريس مثل نجد، إذ إن المتخصص هو الوحيد الذي يمكنه جمع بيانات مفيدة لفهم الحياة والتضاريس وأراضي الصحراء بشكل أفضل.

وقد تم الحصول على الأسماء المحلية المبينة باللغة العربية من الدليل الملكي السعودي الذي وضعه جلالة الملك عبد العزيز، رحمه الله، تحت تصرف المؤلف.

ويُذكر أن الأسماء الجغرافية تُنطق بطريقة مميزة في المناطق الصحراوية التي يقطنها السكان البدو. وبما أنه ليست لها قيمة رسمية، فإنها قد تختلف بشكل كبير في النطق وتبعاً لمستوى تعليم المتحدث ومعرفته بالمنطقة المعنية. على سبيل المثال، فإن اسم مكان ما يمكن أن يقسمه السكان المحليون إلى عدد من الألفاظ، مما يجعل من الصعب الحصول على معنى واحد. وفي بعض الأحيان فإن المَعْلَم نفسه له اسمان أو أكثر، فاسمه عند المتعلمين غيره عند البدو. فالبدوي سوف يصف معالم السطح وفقاً لمتطلباته بوصفه راعي قطيع، بحيث يستحيل في الغالب اتباع وصفه لعدم وجود علامات أرضية ثابتة. وهناك مثال نموذجي يتضمن «السهول» أو بالأحرى المساحات والمناطق التي تشكل اصطلاحياً الهضبة الخالية من المعالم فاسمها يتطابق عادة مع ظهور سمات معينة، ترتبط بشكل رئيس بالمرعى، ومن ثم فإن أي تحديد للحدود بين منطقة وأخرى هو في الغالب تحديد مبهم. وقليلة هي المعالم الجغرافية التي يمكن أن تكون لها قيمة في هذا الخصوص. وفي المملكة العربية السعودية يسمى السهل «أرض» و«وادي» معاً، و إذا تحدثنا عليها بدقة تدل على مجرى مائي، ولكن بمعنى أوسع فهي تعني امتداداً من الأراضي المنخفضة، أو منخفضاً وهو أمر غامض طبوغرافياً يمكن أن يحيّر أي مسافر أوروبي.

وفيما يتعلق بالجبال فإن الأمر أقل صعوبة، على الرغم من أنها تشكل غالباً سلاسل (جروف سهلية تبدو مثل الجدار المتصل عند رؤيتها من أسفل)، وتنقسم أحياناً إلى مجموعات قليلة ذات اسم عام واحد أو عدد من الأسماء المحددة حسب قربها من القرى أو الآبار أو المراعي.

إن ذلك كله يعلل عدم دقة خرائط المملكة العربية السعودية، بصرف النظر عن الصعوبات المصاحبة للسفر عبر البلاد والأجهزة البدائية التي كانت متاحة للمستكشفين في القرن الثالث عشر (التاسع عشر الميلادي). وأفضل خريطة متاحة للجمهور العام هي خريطة ستانفورد بلندن (الخريطة الدولية، مقياس الرسم ١: ١,٠٠٠,٠٠٠). فهي

تتضمن خبرات الرحالة وتوضح طرقهم، ويرجع الفضل في دقتها إلى الخبير الأوروبي الأول في وسط الجزيرة العربية: هاري سانت جون ب. فيلبي(H St. John B. Philpy)، والذي عمل مستشاراً للملك عبد العزيز عدة سنوات، ويعرف في المملكة العربية السعودية باسم بسيط هو سيد عبدالله، وهو الاسم الذي اختاره بعد إسلامه. وقد قام فيلبي نفسه، يساعده فني إنجليزي، بعمل مسوحات طبوغرافية في بعض المناطق، ولكن النتائج المباشرة لهذا النشاط لم تطرح للجمهور العام. وتستخدم الحكومة السعودية نفسها - لأغراض عسكرية - بعض الخرائط العثمانية القديمة التي يصعب تقدير قيمتها، وهي غير مطروحة للبيع. ومع ذلك فقد اشتهرت بدقتها، خصوصاً في تلك المناطق التي تم فيها تنفيذ عمليات المسح.

ملاحظات المؤلف - التي تتعارض مع خريطة ستانفورد - ليست مهمة على ضوء الوضع العام للمملكة، وتتعلق بشكل رئيس بطريق الرياض جدة، الذي لم يتبعه فيلبي، حسب ما يمكن استنتاجه من كتبه، على طول المسار الفعلي لطريق السيارات الحالي.

ويبدو في جميع خرائط الجزيرة العربية الأخرى التي اطلع عليها المؤلف عدم الدقة الواضحة والمساحات الخالية، لذلك فإن فائدتها العملية محدودة جداً.

والوصف الحالي للطريق مصحوب بخريطة توضح المناطق المتصلة مباشرة بخط الرحلة، بالإضافة إلى المعالم الرئيسة التي لوحظت على طول الطريق، وقد وضعت على خريطة ستانفورد، ورسمت بمقياس الرسم نفسه.

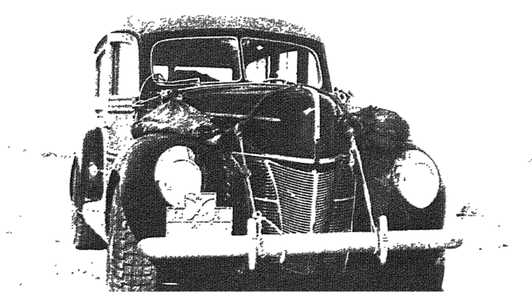
بعض المعلومات العملية :

المملكة العربية السعودية مغلقة أمام الأوروبيين وغير المسلمين، ويحتاجون إلى إذن من الحكومة - في الواقع من الملك - للسفر إلى المملكة أو الإقامة فيها. ويسمح للأجانب النزول إلى جدة عندما ترسو سفنهم في مينائها، ولكن لا يسمح لهم الحركة خلف حدودها. وتقوم المفوضيات السعودية في القاهرة أو بغداد والقنصلية العامة في القدس بإرسال طلبات الأجانب لزيارة المملكة، واصدار التأشيرات اللازمة عند تعميدها بذلك من الرياض.

وهناك أسباب عملية، تجعل من الصعب التنقل في المملكة العربية السعودية من دون مساعدة السلطات الحكومية، ولا يستطيع أي شخص التجوال في المملكة من دون دليل أو

من دون أن يحمل معه الوقود اللازم لتغطية المسافات الطويلة. وتمتلك الحكومة إمدادات الوقود والزيت على طول الطريق، وقد قامت في السنوات الأخيرة بإنشاء محطات وقود مجهزة بشكل جيد في المدن الرئيسة أو في نقاط الانطلاق.

ويُنصح بالقيام بالرحلات الطويلة بعربتين على الأقل مزودتين بإطارات صحراوية وإمدادات معقولة من قطع الغيار بسبب الأعطال التي قد تتعرض لها السيارات. وقد أثبتت سيارات فورد (في ٨) من النوع الصندوقي أو سيارات النقل الصغيرة (بيك آب) مقدرة كبيرة في كل أنواع التضاريس. ويجب ألا تتجاوز الحمولة الإجمالية للسيارة الكلية



سيارة (بوكس) استخدمها المؤلف خلال رحلته من البصرة إلى جدة، ويظهر على لوحتها شعار المملكة (سيفان ونخلة) بجانب عبارة الخاصة الملكية. التي تعني أن السيارة تعود للقصر الملكي، وهي مكرمة من جلالة الملك عبد العزيز للمؤلف.

لاحظ الامتزاج بين القديم والحديث: الإطارات الرملية العريضة لعبور الصحراء وكميات الماء اللازمة للرحلة، المحمولة في قِرب من جلد الماعز.

خمسين في المئة من الطاقة العادية لتجنب الإجهاد الشديد، وهو أمر لا يقلق السائقين المحليين كثيراً، ومن الضروري وجود إمدادات كافية من المياه في جهاز تبريد السيارة (الراديتور)، ويسافر السائقون المحليون دائماً ومعهم ما لا يقل عن قربتي مياه مثبتتين عند أعلى العجلات أو متدلية من مقدمة السيارة.

ويحتاج المسافر – إضافة للدليل – إلى سائق اعتاد القيادة في الصحراء، وميكانيكي ماهر عند استخدام سيارة خفيفة؛ أما عند استخدام السيارات الثقيلة فيجب اصطحاب طاقم

أكبر من أجل التغلب على العوائق الطبيعية والأعطال الميكانيكية. ويتولى العاملون المحليون تحضير طعامهم والوفاء بمتطلباتهم الخاصة، وهم متأقلمون مع بيئتهم، و لا يحتاجون إلى الكثير من الطلبات كغيرهم.

وكما هو الحال في أي رحلة صحراوية طويلة، يجب على المسافرين الأوروبيين أن يجلبوا معهم كل ما يحتاجون إليه من الطعام ومياه الشرب، وخيمة رحلات وكل أسباب الراحة المطلوبة للاعتماد المستمر على الذات. وعندما يكون المسافر بعيداً عن مدينتي الرياض وجدة، لن يجد ما يتزود به إلا بعض الخراف التي يمكن شراؤها من الرعاة على الطريق وهي بكميات محدودة أيضاً.

الطقس جاف وصحي جداً في منطقة نجد، ويمكن أن يكون الطقس في الليل بارداً جداً، وينزل درجتين تحت الصفر على الأقل في الشتاء، لذلك يحتاج المرء إلى بطانيتين على الأقل. وتكون درجة الحرارة خلال النهار عالية في الصيف، ولكنها لا تصل إلى مستويات مرتفعة بفضل الرياح التي نادراً ما تغيب عن السهل والنسيم الذي تتولد من حركة العربة. أما الطقس في الحجاز فمختلف تماماً؛ فهو حار ورطب طول السنة تقريباً، مع ليالٍ حارة وموهنة معظم الوقت. وترتفع درجة الحرارة إلى مستويات عالية (٤٥ درجة في الظل) في الصيف، ويصبح الأمر غير محتمل مع درجة الرطوبة العالية (تصل إلى ٨٠ وحتى ٩٠٪). وبحجزها الرياح الممطرة من البحر، تحوّل السلاسل الساحلية سهل تهامة الساحلي إلى مرجل خانق؛ والسكان المحليون أنفسهم يجدون نجد حارة على نحو شديد، ولا يستطيعون البقاء هناك طويلاً من دون تغيير الهواء. إن التكيف مع الطقس مهمة طويلة ومؤلمة بالنسبة إلى الأوروبيين تصحبها كل مخاطر الطقس المداري كفقر الدم ومتاعب الكبد وغيرها.

ولا توجد حيوانات متوحشة خطيرة في نجد ولا في الحجاز، لذلك ليس هناك حاجة إلى احترازات خاصة في هذا الجانب. إلا أنه يوجد الكثير من العقارب والعناكب السامة، وفي بعض المناطق توجد الثعابين، لذلك يجب على المرء أن ينام دائماً على سرير مرتفع عن سطح الأرض، بعيداً عن أكوام الحجارة أو الأعشاب الكثيفة، وألا يترك أبداً الملابس والأحذية قريبة من الأرض.

يمكن للمسافرين أن يعتمدوا على الأمانة المطلقة للسكان، حتى عندما يكونون بعيدين عن المناطق المأهولة. إن الجزيرة العربية، التي كانت تعج بالسرقات، تحولت بإرادة الملك عبد العزيز المرنة وبحكم القانون الصارم إلى بلد شرقي تحترم فيه الحياة والممتلكات بشكل كبير، وتنفذ العقوبات التي حددتها الشريعة (بتر يد السارق وقطع رأس القاتل) بحيث

أصبحت الجريمة الخطيرة نادرة. ويستطيع الأجانب الذين يتمتعون بالحماية الملكية السفر بأمان تام ومن دون سلاح، ويعيّن الملك مرافقين مسلحين لأصحاب المقام الرفيع أو المجموعات الأجنبية من المسافرين في حالات استثنائية. وحينئذ يكون الأمر طريقة لإظهار الاحترام أكثر منه لأسباب أمنية. والسعوديون الذين يعملون في الجيش النظامي (الدائم) ذوو مظهر حسن ومنضبطون ومزودون بالمعدات.

وفيما يتعلق بالقواعد الخاصة بالبروتوكول والأخلاق الحسنة، فإن المسافرين الذين يقومون برحلة إلى بلد مسلم يفترض أن يكونوا على دراية به، ويجب على المرء أن يضع في ذهنه أن العقلية العربية ونظرة المسلمين إلى العالم لم تتغير بالاحتكاك المتواصل بالمجتمع الغربي، ولكنها تكرست بدلاً عن ذلك بالاعتزاز بالاستقلال السياسي التام وبرعاية الأماكن المقدسة في مكة والمدينة. ولا تفوت السعوديون أي فرصة لترك انطباع لدى الأجانب بهذا التقدير للذات القائم على هذه القاعدة ذات الأساس المزدوج، ولا يصل هذا التوجه إلى مستويات غير سارة، إلا أنه على المرء أن يظهر احتراماً لمشاعر المواطنين. ومن أجل التحرك والمراقبة بحرية كبيرة يُنصح المرء بأن يبدو عادياً - خصوصاً في نجد، حيث الكبرياء مشوب في الغالب بالحياء، وذلك بارتداء بعض عناصر الزي المحلي. وبصرف النظر عن الوفاء بهذه المتطلبات، فإن ارتداء الغترة غطاء الرأس البدوي التقليدي، خلال الرحلة طريقة سهلة لتغطية الرأس من الشمس والرمال من دون فقدان التهوية اللطيفة.

إن ما يتلقاه المسافرون الأجانب مهما كانت أهميتهم من سلوك مهذب من كبار القوم المحليين قد يسبب لهم الضيق إذا فُهم على أنه لا يتناسب مع المفاهيم الغربية عن الصحة، فالرفض ليس من الأدب، والطريقة الوحيدة لتجنب الالتزامات الاجتماعية هي تناول الوجبات والتوقف لنيل قسط من الراحة بعيداً عن أي مدينة. إلا أن السائقين المحليين والموظفين الآخرين لن ينظروا في الغالب لهذه الميول الغربية بكثير من الاستلطاف. والحقيقة إن الطريقة المحلية في تخزين الطعام وطهوه وتقديمه تتمثل في وجبات جماعية ويأكل الشخص بيديه العاريتين، وغالباً ما يدفع المضيف قطعاً مختارة من اللحم إلى ضيفه بعد أن تغوص يده من أجلها في الطبق المشترك، وهي أكثر نظافة بكثير مما هو الأمر في بلدان أخرى في الشرق. إن الطقس الجاف والصحي والمظهر الفخور لعرب نجد والطبيعة الصحية للطعام الذي يتألف - غالباً - من الأرز المسلوق مع لحم الحملان (ويمكن القول بأنه الطعام المحلي لنجد) تساعد المسافرين الأوروبيين على التعود بسرعة على العادات المحلية في جو المملكة الودي المضياف.

يجب التذكر عند وضع جدول للمواعيد، أن السائقين وغيرهم من العاملين يحتاجون إلى ساعتين على الأقل، في الصحراء، لجمع الحطب وإشعال النار والطبخ وتناول الطعام ما عدا الوقت المطلوب للصلاة، ولا يتم السفر عادة بعد مغيب الشمس إلا في القليل النادر. وهكذا يُختصر وقت السفر الفعلي إلى عشر ساعات في اليوم كأقصى حد.



أفراد من الجيش السعودي النظامي؛ أحدهم ملازم والآخران برتب أدنى. لاحظ وفرة الأسلحة: السيف والمسدس للضابط، والمسدس والبندقية الخفيفة لذوي الرتب الأدنى.

وسوف يلاحظ المسافرون في الحال الفرق في الميول والسلوك بين عرب نجد وعرب الشرق الأدنى، حيث أدى النفوذ الغربي إلى تشويه الفضائل القديمة للعرب وإفسادها، فالنجديون لا يدخنون أبداً علناً، ويُطبق حظر الكحول بدقة.

وبالنسبة إلى العملة المتداولة فإن القطع المعدنية الوحيدة في المملكة العربية السعودية هي الجنيه الذهبي والطالر أو الدولار الفضي (مقسم إلى قطع معدنية فضية ونيكل)، وهو نسخة مطابقة للروبية الهندية ومسكوك في لندن، على الرغم من أن حروفها العربية تفيد بأن مصدرها مكة المكرمة. ولا توجد أي أوراق نقدية من أي بلد، معترف بها ومقبولة، إلا لدى تجار تبديل العملة الذين يوجدون في أكثر المستوطنات أهمية، والبنوك غير معروفة، والدولار السعودي مقسم إلى نصف ريال فضي وربع، والقرش الفضي ونصف القرش هي

القطع المعدنية الأخرى الوحيدة المتداولة. وبينما يوجد سعر صرف ثابت هو ١,٢٢ بين الريال والقرش، فإن الريال والجنيه الذهبي يتذبذبان وتبعاً للأسعار العالمية لمعدنيهما. وهكذا يختلف سعر الريال إلى الجنيه يومياً من دون أي قيود رسمية، وغالباً ما يبديان فرقاً كبيراً من أسبوع الى آخر. وحتى في المناطق الداخلية البعيدة، يتكيف تجار تبديل العملات مع التذبذبات في سوق العملات الدولي بسرعة ودقة مذهلة. على سبيل المثال فإن الفروق في أسعار العملات بين جدة والرياض نادراً ما تتجاوز نصف ريال في اليوم نفسه. ويبخس تجار تبديل العملات المحليون الأموال الورقية بشكل كبير، لذلك ينصح – إن أمكن – بتغييرها إلى جنيهات ذهبية قبل مغادرة المرء بلده.

وفي حين كانت الحكومة السعودية حتى سنة ١٣٦١ (١٩٤٢م) تقبل رسمياً القطع المعدنية بوصفهاعملة مبرئة للذمة (وبذلك تقبل مخاطر تذبذب سعر العملات، والتي سوف تستخدم جيداً على أي حال مضاربة في سوق العملات)، فإن الريال السعودي هو العملة



رشاش مركب على شاحنة صغيرة (ونيت دودج).

الوحيدة المعترف بها الآن بصفته عملة المملكة الرسمية، ويرجع ذلك إلى انخفاض واردات الذهب بسبب انخفاض عدد الحجاج منذ بداية الحرب، وإلى تناقص قيمة الفضة السريع مقارنة مع الذهب في السوق العالمي، مما دفع بالقطع الذهبية إلى خارج التداول وإلى الادخار الشخصي.

من الواضح أن الذهب في أي شكل وبأي قطع معدنية مقبول في المملكة، ولكن تناقص قيمة القطع المعدنية الأخرى بالنسبة إلى الجنيه، بغض النظر عن أنه القطعة المعدنية الوحيدة المعروفة للجميع، فينظر إليه على أنه المقياس الوحيد في الوزن والمحتوى المعدني، يجعل مثل ذلك الخروج على العادات التقليدية غير مربح.

يوضح ملخص كل مرحلة الوقت المطلوب لتسهيل مهمة إعداد جدول زمني، ويجب النظر لمثل تلك البيانات دائماً على أنها تقدير تقريبي. وتبنى كل الحسابات على أساس الرحلة العادية في شاحنة ذات حجم متوسط، ويمكن أن تصل سرعتها القصوى ٦٠-٧٠ كيلومتراً في الساعة، ولكنها من ناحية أخرى، تتمتع بثبات ملحوظ في السفر. ويمكن خفض الوقت المطلوب للسيارات الخفيفة بالثلث، ولكن يجب توقع معدل عالٍ من الأعطال الميكانيكية. ويمكن الحصول على أفضل النتائج باستخدام سيارات «الركاب الطويلة» أو «الشحن الصغيرة» التي تجمع - كما ذكرنا - بين متانة الشاحنة وقوة العربة وسرعتها، وقد تم قطع المسافة بين مكة والرياض (أكثر من ٩٠٠ كيلومتر) على مثل تلك السيارة بما لا يزيد عن ١٩ ساعة متصلة في إحدى الحالات.

وتتضمن المواقيت الموضحة لبعض الطرق الصعبة أيضاً التجربة الحتمية للغوص في الرمال، وعموماً للصعوبات التي يجب فيها توقع تأخر «رحلة عادية». هناك طرق أخرى، يكون فيها المسار أفضل من المتوسط، توضح السرعة القصوى الآمنة التي يمكن تحقيقها. وقد ذكرنا سلفاً تأثير مختلف الفصول على ظروف الطريق؛ ففي حالة الأمطار من الصعب الالتزام بتقديرات المواقيت، وربما من الأفضل التوقف في إحدى المحطات انتظاراً لتحسن الطقس.

ولا يمكن الاعتماد على تقديرات استهلاك الوقود، حيث تختلف المعدلات وتبعاً للسيارة المستخدمة، وحالتها العامة وطريقة القيادة.

والبترول المتوافر في المملكة العربية السعودية أمريكي المنشأ، فالمملكة تنتج الزيت الخام الذي يكرره الأمريكان جزئياً في البحرين المجاورة. وخزانات وقود الحكومة السعودية ممتازة، وهي مصنوعة من الأسمنت وتقع تحت الأرض. ويعبأ الوقود بمضخة يدوية، لذلك من غير المطلوب وجود صفايات وخلافه. أما الزيت فيقدم في أوعيته المعدنية الأصلية.

المرحلة الأولى

البصرة إلى الحفر (٣٠٦,٢ كيلومترات)

ملخص: الطريق جيد بمسارات قصيرة غير متصلة لكنه يصبح في الغالب صعباً جداً في فصل الأمطار، ويمكن السير عليه بسرعات تزيد على ٦٠ كيلومتراً عبر مسافات طويلة، وعلى طول المسافة تقريباً، يمكن رؤية الطريق بوضوح، من دون التفافات، باتباع الانخفاض الحقيقي المحدد بارتفاعات متوازية على الاتجاه الثابت شمال شرق إلى جنوب غرب (الباطن) من الصعب أن يتوه المرء عن الطريق ويرتفع سطح الأرض القريب على نحو ثابت بمعدل بسيط

متوسط الوقت المطلوب: ٧ ساعات.

الانطلاق من عشار، إحدى ضواحي البصرة على شط العرب، بعد ١٤ كم (٢٩٢,٢). الاتجاه شمالاً إلى الشعيبة: ٢٠,٥كم (٢٨٥,٧)، ثم الزبير وهي قرية كبيرة منها يبدأ الطريق الصحراوي، ولا توجد أي مدن أو آبار حتى الحفر، وعند الكيلو ٩٥ (٢١١) يوجد مفرق بلوحة بالية، إلى مركز حدود عراقي، وعند الكيلومتر ١٩٣,٧ (١١٢,٥) يوجد تل العبيد الذي يقع على يمين المسافر ويشير إلى الحدود السياسية التقليدية بين العراق والمملكة العربية السعودية.

الحياة النباتية: شجيرات منخفضة وعشب كثيف على المنحدرات الحادة، وهو ممتاز جداً في الربيع والخريف للرعي.

الخريطة: خريطة ستانفورد الدولية للعالم ١,٠٠٠,٠٠٠:١، الصفحة هـ ٣٨ البصرة.

تم وصف الطريق من البصرة إلى الحفر عبر الزبير والباطن، أول مرة، من قبل فيلبي الذي غطى المسافة بقافلة من الجمال سنة ١٣٣٧-١٣٣٨ (١٩١٧-١٩١٨م). وهذا الطريق واحد من ثلاثة طرق قديمة جداً تنطلق من العراق إلى صحارى وسط الجزيرة العربية (المملكة العربية السعودية الآن)، وتمتد إلى مكة المكرمة والمدينة المنورة، وقد ظل الحجاج

العراقيون قروناً - وخصوصاً من الفرات الأوسط والأدنى[٢] - يتبعون أحد هذه الطرق، حتى افتتاح خط سكة الحديد من دمشق إلى المدينة في الثلث الأول من القرن الرابع عشر (أوائل القرن العشرين)، وخلال فترة تشغيله القصيرة، حوَّل جزءاً من الحركة عبر سوريا. يبدأ الطريق الشمالي من واحدة من المدينتين الشيعيتين كربلاء في وسط الفرات، وينطلق مستقيماً عبر الصحراء غرباً إلى حائل، عاصمة جبل شمر، والتي يصلها بعد رحلة طويلة وشاقة. ومن حائل يستمر الطريق في اتجاه الجنوب الغربي إلى المدينة المنورة. وهذا الطريق غير صالح للسيارات بسبب المصاعب الكثيرة التي تسببها الأراضي الرملية، والآن تم هجره تقريباً، بعد عدة محاولات فاشلة لإحيائه.

يغادر الطريق الأوسط من البصرة، عن طريق الزبير ليصل الحفر في الأراضي السعودية قبل توجهه جنوب غرب إلى الرياض، ثم يتجه غرباً إلى مكة المكرمة، وذلك هو الطريق الذي سنصفه في الصفحات التالية.

كذلك يغادر الطريق الجنوبي من البصرة، ثم يتبع بعد ذلك الخليج حتى الكويت - والتي هي حالياً محمية بريطانية[٣] - قبل أن يتجه جنوب غرب ويدخل الأراضي السعودية عند مركز حدود قرية، عند ذلك يتصل في أم عقلة بالطريق من الحفر الذي هو جزء من الطريق الثاني المذكور أعلاه. والطريق الثالث، والذي فيه ميزة ربط ميناءين هما ميناء البصرة النهري - البحري على شط العرب، وميناء الكويت البحري الصغير على الخليج - وهو الأكثر حركة - خصوصاً حركة قوافل الشاحنات التي توفر لوسط الجزيرة العربية جميع أنواع البضائع المهمة من الهند وأوروبا وأمريكا. وبالنسبة إلى حركة الحجاج، فقد حل هذا الطريق أيضاً محل الطرق الأخرى تماماً.

نقطة المغادرة هي عشار، وهي قسم تجاري من البصرة، ولا تتكون البصرة من منطقة معمورة واحدة، وإنما من ثلاثة أقسام رئيسة مفصولة بعضها عن بعض بعدة كيلومترات من بساتين النخيل. القسم الشمالي هو المعقل ويشتمل على محطة السكة الحديدية الضيقة المتجهة إلى بغداد، والمطار الدولي الحديث الذي يوجد فيه فندق فخم (فندق شط العرب)، والقاعدة البحرية للطائرات، وميناء شط العرب المزود بتجهيزات حديثة وأرصفة قادرة على استقبال ثماني سفن في الوقت نفسه. وعلى مقربة منها توجد مرافق القاعدة البحرية البريطانية الصغيرة ومحطة كهرباء المدينة، والمعقل في الحقيقة هو قلب المدينة الحديث، وتشتمل هذه المنطقة أيضاً على مساكن خاصة لعدد قليل من الأوروبيين - جميعهم موظفون - الذين يتعين عليهم العيش في طقس الفرات الأدنى الفظيع والحار

والرطب. وعلى بعد حوالي خمسة كيلومترات جنوباً، وعلى طول شط العرب، توجد عشار، حيث تتركز كل المباني العامة العراقية، بالإضافة إلى معظم الأنشطة التجارية، وكذلك السوق، ويتم إمداد السوق عن طريق القنال الذي يمكن أن يستوعب أكبر السفن الشراعية. وأخيراً، في اتجاه الداخل وعلى بعد حوالي ثلاثة كيلومترات جنوب غرب عشار توجد قرية البصرة الأصلية التي أعطت اسمها للأقسام الثلاثة، وهذه المدينة عربية نموذجية بشوارعها الضيقة المزدحمة والمتعرجة، وبمبانٍ أنيقة تذكرنا إلى حد ما بأن هذه المدينة الريفية الثرية يمكن أن تتباهى بأصلها الضارب في القدم.

عند مغادرة عشار يتجه المرء جنوب غرب على طول طريق البصرة الذي يبدو بحالة سيئة بسبب حركة عربات النقل الثقيلة وحيوانات التحميل. وبعد عبور المدينة عبر الشوارع الضيقة والمتعرجة بشكل متواصل، يستمر الطريق متجهاً إلى الجنوب الغربي على طول طريق الزبير.

يمتد الطريق الموحل - في بعض الأماكن - إلى جسر يرتفع حتى خمسة أمتار فوق الريف المحيط؛ لذلك فإن العبور خطير في فصل الأمطار لكثرة الانزلاق إلى خارج الطريق. ويبدو مهجوراً ومسطحاً تماماً مع نمو متفرق لعشب قصير رفيع نظراً لفيضان النهر الدوري. وبما أن التربة بالكامل من التراب، فإن الطريق مفروش بطبقة رقيقة من الجير الأصفر المسحوق. وقد جلبت حجارة الطريق من مسافات بعيدة؛ وهي سهلة التفتت وقليلة المقاومة للعوامل الجوية، مما يجعلها تتآكل بشكل مستمر يؤدي إلى انقطاع الطريق وتعذّر اجتيازه في بعض الأماكن.

يمكن رؤية قاعدة الجيش البريطاني والقوات الجوية في الشعيبة لدى مغادرة البصرة إلى الشمال الشرقي، وفيما بعد تظهر منشآتها، بما في ذلك هوائي المحطة اللاسلكية وعدد من الحظائر المعدنية.

عند الكيلومتر ١٤ (٢٩٢,٢) طريق فرعي مماثل للطريق الذي نسلكه، ويفضي شمالاً إلى قاعدة الشعيبة نفسها.

يصعد الطريق عند الكيلومتر ١٥ تقريباً التلال الجيرية المنخفضة، ويتخلل الحفر والأخاديد، ومن وراء هذه التلال تبدو مدينة الزبير الصغيرة التي تقع في وادٍ عميق ولا يمكن التعرف عليها من بعيد. ويبلغ عدد سكان الزبير ١٤,٠٠٠ نسمة جميعهم من المسلمين السنة، مما يميزهم عن أغلبية سكان جنوب العراق الذين هم شيعة مثلما هو الحال في إيران القريبة.

يؤدي منحدر قاسٍ قصير إلى سور المدينة وبوابتها (الكيلومتر ٢٠,٥ - ٢٨٥,٧)، وتوجد على جانب الشارع مبانٍ لا يتجاوز ارتفاعها دورين، وجدرانها الخارجية متصلة بشكل لا تتخلله إلا أبواب الدخول. وعدم وجود النوافذ شاهد على تشدد السكان ونظرتهم الدينية الصارمة[1]. والحياة العائلية منفصلة تماماً عن الحياة العامة ومحجوبة عن النظرات المتطفلة. والمساجد كثيرة بالطبع، ولكن لا تصل إلى مستوى المعالم المعمارية المتميزة. إن الزبير هي منفذ مهم وسوق للمحاصيل والحيوانات. وفي الطرف الغربي للمدينة، يوجد مركز الجمارك؛ وهو مبنى صغير على الطراز الأوروبي، ويتم فيه فحص العفش والوثائق على نحو روتيني. والحدود الفعلية على بعد ١٧٠ كيلومتراً، ولكن المنطقة الفاصلة بين المملكة العربية السعودية والعراق منطقة صحراوية، لذلك فإن إجراءات الدخول تتم في الزبير.

توجد بعيداً عن المدينة إلى الجنوب الشرقي منها محطة سكة حديدية جديدة صغيرة، وفيها مبنى صغير من الطوب يخدم خط السكة الحديدية الضيق من الشعيبة إلى الكويت يتصل بـ «الشعيبة» مع خط بغداد الذي كان تحت الإنشاء في سنة ١٣٦٠ (مارس ١٩٤١م).

عند مغادرة الزبير باتجاه غرب جنوب غرب نعبر مسارات السكة الحديدية نحو ٢٠٠متر شمال المحطة الصغيرة، ويبدو جبل سنام واضحاً مرتفعاً فوق السهل باتجاه الجنوب على بعد نحو ٣٠كم، هذا الهرم المعزول قريب من الحدود بين العراق والكويت، ويشرف على مركز الحدود قرية صفوان التي يمكن تمييزها بصعوبة.

يدخل الطريق الصحراء بعد عبور مسارات خط السكة الحديدية ولا يغادرها حتى الرياض، وهو جيد وممهد. يتم في الكيلومتر ٣٠,١ (٢٧٦,١) عبور القسم الأول من أرض مغطاة بالأشجار، وتبلغ مساحة هذه المجموعة الجميلة عدة كيلومترات مربعة، وهي معروفة باسم البرجسية، تظهر عدداً من الأراضي الخالية من الشجر وعدداً قليلاً من المساكن، وهي آخر دليل على وجود مدينة زراعية ثابتة. والأرض الصلبة المسطحة الخالية تماماً من النباتات لا تتعرض للسيول، وتشبه مهبطاً جوياً واسعاً للطوارئ. ويمكن المحافظة على سرعة عالية حتى الكيلومتر ٧٥ (٢٣١)، حيث تؤدي بعض التموجات إلى كسر حدة الرتابة. بعد ذلك يصبح السير غير مريح لوجود العدد الكبير من آثار العجلات، والمنخفضات التي تسببها الشاحنات الثقيلة المسرعة. تظهر على بعد ٧٥ كم تقريباً سلسلة جبال صحراوية على اليسار وترتفع إلى نحو ٥٠ متراً فوق الطريق الذي يتبعها عن قرب باستمرار باتجاه جنوب غرب نحو ١٣٠ كيلومتراً. وهذه السلسلة تشكل الهامش الجنوبي لمنخفض الباطن الذي يتبع الطريق أرضيته. والمنخفض الذي يصبح أكثر وضوحاً مع مواصلة المرء للسير باتجاه جنوب غرب، وهو القاع المليء بالرسوبيات

لمجرى مائي ينبع من حرة خيبر التي كانت تتبع وادي الرمة، ثم منخفض الباطن قبل أن تصل إلى سهل الزبير – البصرة، ويفرغ ماءه في شط العرب والبحر (كما ذكره فيلبي). والدليل على وجود هذا المجرى المائي القديم يوفره عدد من المنخفضات غير المعروفة كثيراً في قاع النهر السابق، إذ تشير إليه بعض المراعي التي تتغذى من مياه السيول. وتظهر الأرض ميلاناً خفيفاً ولكنه ثابت يرتفع إلى الجنوب الغربي، وهو أعلى المجرى المائي. ومن وجهة نظر جيوبوليتيكية، تعد هذه السلسلة مهمة جداً، إذ تشكل حدوداً سياسية بين العراق والمحمية البريطانية في مشيخة الكويت عند بداية السلسلة، وبالتحديد على بعد نحو ٧٥ كم من عشار، تتجه الحدود نفسها شرقاً باتجاه مخرج شط العرب إلى البحر، تاركة جبل سنام، كما ذكرنا، في المنطقة العراقية.

مع مواصلة السير على طول منخفض الباطن، الذي تحده في البداية، على اليسار فقط السلسلة الجنوبية المنخفضة التي تشكل علامة أرضية للمسافرين، يتم الوصول إلى مفترق عريشان غير المحدد بعلامة أو لوحة عند الكيلومتر ٩٤,٩ (٢١١,٣) ويوجد فرع للطريق على اليمين (شمال غرب) يقود إلى مركز الحدود العراقي في البصية.

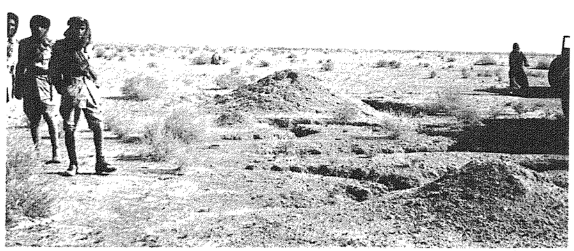
يصبح السير شاقاً بسبب الآثار العميقة للعجلات وبعض الكثبان الرملية القصيرة، و لا يكسر الرتابة المستمرة للصحراء المحيطة المتموجة إلا الفصل الممطر، إذ تنبت الشجيرات القليلة المتناثرة، وينمو العشب أيضاً في التجاويف والثنيات في الأرض، معطياً المنطقة اسمها وهو روضة الصفية (فيلبي).

يمكن التعرف عند الكيلو ١٢٩,١ (١٧٧,١) إلى ممر الباطن بسهولة من خلال رابية صغيرة ذات ألوان خفيفة جداً ترتفع إلى نحو ٥٠ متراً فوق السهل الأسود القاتم على بعد نحو ستة كيلومترات إلى اليمين (شمال غرب) بمنحدرات رملية مقعرة تعرف باسم رحّيل Ruhail، وهي معلم أرضي مهم معروف لدى السكان المحليين. ومن هذه النقطة يبدأ الباطن في الظهور بوصفه ممراً حقيقياً، وقد اتصلت حدوده على اليسار عدة كيلومترات، وعلى اليمين تتألف حدوده من السلسلة الصغيرة التي يقطعها عدد من روافد الوادي الذي يشكل جبل رحّيل أول استحكاماته. كما تصبح درجة الانحدار أكثر حدة، ويراوح عرض الممر بين ٥ و١٠ كيلومترات، وتكسر الروضات المعشبة المتتالية النمو الرتيب للشجيرات الشوكية المتناثرة التي تشكل النباتات الصحراوية النموذجية في هذه المنطقة.

يرتفع عند الكيلو متر ١٣٩,٩ (١٦٦,٣) جرف على شكل هضبة مسطحة مستوية الجوانب نحو ٦٠ – ١٠٠ متر فوق السلسلة اليمنى، تعرف باسم العذيبة، وهذا هو المكان الذي تقترب منه السلسلة بشدة من الكويت التي تبعد نحو ثلاث ساعات بالسيارة.

يستمر الطريق بشكل جيد وسط شجيرات كثيفة، وعند الكيلومتر ١٦٨,٣ (١٣٧,٩)، تواجه المسافر قطعة أرض طينية بطول نحو ١٠٠ متر، وقد تكونت بفعل أحد روافد وادي الباطن، وتسبب بعض الصعوبات في السير، وانغراز العجلات.

يوجد عند الكيلومتر ١٩٣,٧ (١١٢,٥) تشكيل صخري داكن إلى اليمين (شمال غرب) يرتفع ٤٠ إلى ٥٠ متراً على بعد نحو ثلاثة كيلومترات من الطريق، يعرف باسم العبيد. Al-Ubuaid وهذه علامة أرضية جغرافية مهمة، تقف على شكل حجر حدود طبيعي إذ تلتقي أربعة حدود بين العراق والكويت إلى الشمال والمملكة العربية السعودية وما يسمى بالمنطقة المحايدة إلى الجنوب. ومن المعروف عموماً أن أهمية الحدود السياسية في هذه المناطق الصحراوية هي أهمية اصطلاحية، إذ لا توجد علامات جغرافية تبرر قيمتها الاقتصادية أو العسكرية، وما يمكن تأكيده من الطريق أن الحدود العراقية السعودية غير موضحة في هذه المنطقة بأي علامة من صنع الإنسان، سواء في بطن الوادي أو على السلاسل المتاخمة. ومن المعروف أن الحدود بين العراق والسعودية عبر المناطق الصحراوية ظلت موضوع نقاش طويل بين البلدين بسبب مسائل السيادة على آبار ومراعٍ معينة تستخدمها قبائل متنقلة بين البلدين، وذلك هو السبب في إيجاد «منطقة» محايدة، خاضعة لحدود السيادة للبلدين المتجاورين بعد اتفاقات رعتها بريطانيا العظمى، ويمكن أن نذكر في هذا السياق أن السعوديين يعدون المنطقة المحايدة «أرضهم»[٥].



علامات أرضية للطائرات، وضعت من قبل سلطات الجيش البريطاني على مسافة قريبة من الحدود السعودية العراقية ١٣٦١ (١٩٤٢ م).

يستمر الطريق عبر سهل خفيف الانحدار، محفوف بشجيرات كثيفة تتزايد بالتدريج لتقطع رتابته وتجعله يتعرج أو يتشعب إلى داخل امتدادات أرضية بديلة قصيرة. والمرجع يوفره تموج التلال في السلسلة اليمنى الذي يصر فيما يبدو على إعاقة المرور والاتصال بالسلسلة من اليسار، والتي ظلت تحاذي الطريق من هنا عدة كيلومترات. نصل عند الكيلومتر ٢١٢,١ (١٩٤,١) إلى فجوة ضيقة - عرضها نحو ثلاثة كيلومترات - بين التشكيلين، وهنا ينحني الطريق وينعطف لتجنب الشجيرات والأراضي الرملية.

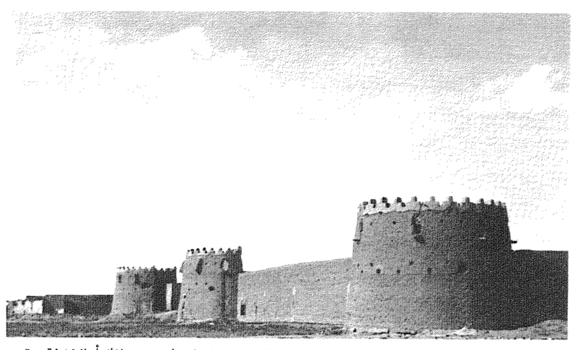
تنتهي بعد هذه الفجوة التشكيلات التي تشبه السلاسل التي تحد الباطن من الجانبين، ويستمر الطريق على طول سهل منبسط من دون أي علامات أرضية، وتصبح الأرض جرداء متضامة وملساء ومغطاة بالحصى الصغير، والطريق الممتاز الذي يجري عبرها يمكن السير فيه بسرعة. وتوجد عند الكيلومتر ٢٢٢,٢ (٨٤,٠) رابية صغيرة داكنة ترتفع نحو ٢٠ متراً، وتبدو للعيان بشكل واضح على اليمين على بعد كيلومتر واحد من الطريق.

ويحمل كل من الطريق والتضاريس نفس السمات على طول عدة كيلومترات. والمعالم المميزة الوحيدة هي جرف داكن يرتفع إلى نحو ٢٥ متراً إلى اليمين عند الكيلو ٢٥٤,٠ (٥٢,٢)، ويظهر وادٍ رملي صغير عند الكيلومتر ٢٩٠,٠ (١٦,٢)، وآخر عند الكيلومتر ٣٠٠,٢ (٦,٠) وكلاهما يمكن عبوره بسهولة.

يظهر قصر الحفر الآن للعيان على طول الأفق، في حوض واسع تحده التلال الصغيرة، يرى بوضوح بفعل جدرانه ذات اللون الأصفر الذي يتباين مع التضاريس المحيطة ذات العشب الأخضر الغزير، وبعد اجتياز بعض الطرق الفرعية في بطن الوادي الرملي، نصل إلى القصر عند الكيلومتر ٣٠٦,٢.

الحفـر

تبرز الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لهذا الموقع إذا علمنا أن الحفر هي أول مصدر لمياه الشرب يقابله المرء بعد مغادرة الآبار في الزبير، على بعد ٣٠٠ كيلومتر في الصحراء، إذ تشكل محطة إجبارية لكل القوافل والقطعان التي تتحرك من الصحارى العراقية الجنوبية، وخصوصاً خلال الصيف، إلى سهل نجد الذي تكثر فيه المراعي في أكثر شهور السنة جفافاً. بالإضافة إلى ذلك، تسيطر الحفر على كل تحركات القبائل البدوية التي تتجول في المناطق الحدودية بين العراق والمملكة العربية السعودية والكويت؛ والأخيرة



منظر جزئي من قصر «الحفر» يبدو في المقدمة برج، والمبنى المنخفض على اليسار هو بيت المال أو الخزينة، ويقع المدخل خلف البرجين الوسطيين.

امتدت حدودها – من دون أي اعتراف، في أي وقت، من الحكومة السعودية – إلى نحو ١٠٠كيلومتر باتجاه الشمال. وأهمية الحفر جعلتها محطة خصومة قضائية بين العراق والمملكة العربية السعودية، ولكنها لم تُضم في أي منطقة محايدة. وبعد الاتفاقات العراقية السعودية سنة ١٣٥١(١٩٣٢م) والتي رعاها المسؤول البريطاني، جلبرت كلايتون (Gilbert Clayton)، ضمت الحفر إلى المملكة العربية السعودية التي حولتها إلى مركز عسكري حصين.

استبدل الملك عبد العزيز التحصينات القديمة التي تحيط بالآبار، والتي وصفها فيلبي سنة ١٣٣٧(١٩١٨م) بأنها «يصعب رؤيتها»، بقصر ضخم مزود بمحطة راديو ومستودعات طعام وذخيرة ومركز جمارك، بالإضافة إلى حامية دائمة، فيها جنود نظاميون للمحافظة على حدود الدولة عن طريق الدوريات والمراكز المتقدمة، ولمراقبة القبائل المتحركة في منطقة الحدود الصحراوية. بالإضافة إلى مركز الجمارك، يشمل القصر أيضاً قسماً للمالية تُجمع فيه الإيرادات التي تجبى من القبائل السعودية، ويغطي المبنى الضخم الواسع مساحة قدرها نحو ٨٠×٦٠ متراً، ويبلغ ارتفاع جدرانه الخارجية ٧,٥ أمتار، وبسماكة متر واحد، مدعومة بخمسة أبراج، أربعة منها تغطي الأركان بارتفاع من ١٠ إلى ١٢متراً، بفتحات صغيرة وكوى لإطلاق النيران، والهيكل المبني من الحجر مغطى بطين سميك يعطي المبنى كله لوناً أصفر متسقاً.



البوابة البسيطة لقصر الباطن.

يوجد خارج السور مبنى معزول ومغلق يرتفع بجانب الزاوية الشمالية الغربية؛ وهو مسجد الحامية الصغيرة الذي يتألف من حجرة واحدة عارية من الأثاث ومن دون منارة. ويوجد في الجانب الشرقي مبنى منخفض بارز، يتم الدخول إليه من الباحة الداخلية للقصر، يحتوي على الخزانة بالإضافة إلى مخازن الدولة والجمارك. ومن المعروف أن الإيرادات تجمع في الغالب من المواد العينية، خصوصاً من القبائل، لذلك تكون مخازن الدولة ذات أحجام كبيرة.

يتألف المدخل الرئيس من بوابة ضخمة في الجدار الشرقي للقصر قريباً من غرفة المخزن التي تشكل زاوية معها. وهي محاطة بقوس أسطواني مزدوج جميل، وتتسع بما يكفي لمرور الشاحنات داخل قوس البوابة، ويفتح مركز الجمارك إلى اليمين، وغرفة الحرس إلى اليسار.

تشتمل الساحة العريضة في وسطها على مبنى متواضع، وتكشف الهوائيات البدائية التي تعلوه، وظيفته محطة للاتصالات اللاسلكية والمحطة التي ترتبط بالرياض والبصرة وتسمح بالاتصالات بين هاتين المدينتين، وقد أنشئت سنة ١٣٦٠(١٩٤١م) بواسطة أفراد هنود وسعوديين. هنالك بئر في الزاوية الجنوبية الغربية من الباحة إلى يمين المدخل، وقريباً من جدران السور توجد غرفة كبيرة مغطاة بالسجاد بكثافة ومزينة بعمود أنيق



السمات التقليدية للجندي السعودي.

وسطها يسند السقف، تستخدم قاعة استقبال للأمير، وأيضاً غرفة استقبال وراحة للضيوف المؤقتين.

يحيط الجدار الشمالي بملحقات القصر، وهي سلسلة من المباني الحجرية الضخمة المحاذية لجدران السور والمتاخمة لها، وهذه المباني مخصصة للأمير وعائلته وبعض كبار القوم الآخرين، وللمخازن والمعدات العسكرية ولإمدادات الطعام.

وقد زوّد المحيط الداخلي بممرات للحراس وفتحات متعددة، مما يضفي على المجمع مظهر حصن حربي. وتنصهر البيئة والرجال في جوّ من الحياة العسكرية البسيطة التي تعكس روح الإخاء الحميمية المناسبة للصحراء. والجنود الذين يشكلون معظم السكان الثابتين يلفتون النظر بزيهم الأنيق البعيد جداً عن الثوب البدوي البسيط. ويتميز كبار القوم بارتدائهم العباءات الواسعة المنسوجة يدوياً من وبر الجمال، وغطاء الرأس الذي يثبت في مكانه بالعقال الذهبي أو الأسود الموشى بالخيوط الذهبية[٦]، مما يضفي عليهم مسحة من الهيبة. والزيارات من بعض الشخصيات البارزة أو غيرهم، والمآدب التي تقيمها القوافل التي تعسكر قرب البئر الخارجية هي مناسبات للاحتفال ينتهزها العدد القليل من المقيمين الدائمين. كذلك تبقى هذه الزاوية الصحراوية البسيطة النائية متصلة بأحداث العالم ليس من خلال محطة اللاسلكي التي تأتي بالتعليمات من القصر الملكي بالرياض، ولكن



لا تزال هواية الاصطياد بالصقور مرغوبة لدى الأمراء وأعيان البلاد، وها هو صقر أمير الحفر مع مربيه.

عن طريق جهاز الراديو الذي يحتفظ به الأمير. وللوهلة الأولى يبدو أن الطبيعة قد حكمت على هؤلاء الناس بالعيش في عزلة تامة، ولكن نوع الأسئلة التي يتلقاها المسافر، وسياقها المدروس جيداً يدل على الاهتمام الشديد الذي يولونه للأحداث السياسية التي تؤثر على بلدهم، ولو بشكل بسيط.

يبلغ عدد السكان المستقرين بالحفر مئة إلى مئتين من السكان، الجنود وموظفي الجمارك والخزانة مع عائلاتهم وأقرباء الأمير وإمام المسجد الصغير، وجميعهم يسكنون في القصر، وفي الظروف العادية، يبلغ عدد جنود الحامية نحو ٢٠٠ رجل (جنود نظاميون) إلا أنهم منتشرون غالباً في مراكز متقدمة صغيرة أو دوريات محمولة على الجمال أو في السيارات.

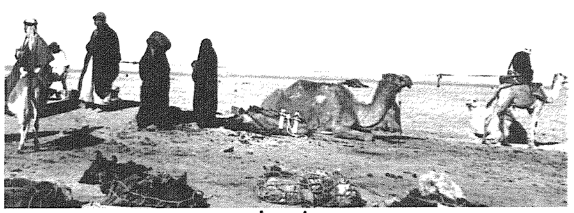
يعطي الناس انطباعاً واضحاً عن الصحة الجيدة والقوة الجسمانية، وتكشف الملامح السامية الفخورة النقاء العرقي، ويبدو ذلك واضحاً لدى كبار السن، الذين تذكرك ملامحهم بشخصيات التاريخ القديم. والطقس، كما هو الحال في سائر نجد، صحي جداً، وينسحب تأثيره الصحي على السكان المحليين والمسافرين معاً، خصوصاً عند مقارنته بطقس السهول العراقية الخانق الموهن.

يشرف القصر على سهل واسع، حيث تقترب أرض منخفضة بشكل خفيف من ثلاث



جماعة من البدو وهم يستخرجون الماء من البئر بواسطة الجمل.

اتجاهات - الشمال والشمال الغربي والجنوب - على طول منخفضات تحتوي على مجاري أنهار لثلاثة أودية تحمل الماء خلال مواسم الأمطار الغزيرة بوجه خاص، وكل منها يتبعه طريق للقوافل. ومجرى النهر الشمالي - وكما يذكر فيلبي - هو الفلج الشمالي يتبعه طريق يؤدي إلى الفرات الأوسط عن طريق كربلاء. ومجرى النهر الشمالي الغربي الذي

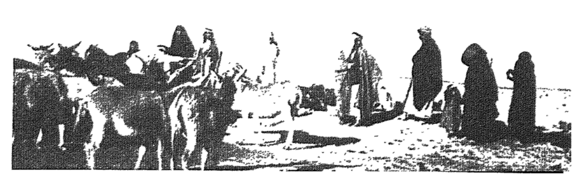


استخراج متواصل للماء الذي لا يقدر بثمن من أعماق الأرض.

يمثل الامتداد المباشر للباطن هو وادي الرمة، وعن طريقه يصل المرء إلى قلب شمال الجزيرة العربية وحائل في جبل شمر[٧]. أما مجرى النهر الأقرب للشمال، والذي هو الأقل أهمية بين الثلاثة وجاف بشكل دائم، فهو يؤدي إلى الرياض، وهو الذي يتبعه طريقنا. وفي جنوب غرب القلعة وعلى بعد كيلومترات قليلة منها، تحد السهل بعض التلال الصحراوية.

يبلغ عدد آبار الحفر عشر آبار تتجمع الى جوار القصر مباشرة (ما عدا واحدة يوجد داخل السور)، وهي عميقة جداً (من ٣٠ إلى ٤٠مترًا) محاطة بجدران جافة وحلقات أسمنتية عند فتحتها. مياه هذه الآبار ممتازة على الرغم من كثافة المواد الغريبة التي سرعان ما تترسب في القاع، وتفتح كل بئر على سطح مخروط من التربة المرصوصة التي ترتفع عدة أمتار فوق مستوى السهل. وتُسحب المياه من الآبار بدلاء مربوطة إلى حبال طويلة تجرها الجمال. ويقود الحيوان إلى المنحدر المجاور للبئر شخص يمتطيه، فيرفع الدلو إلى فم البئر، وبعكس العملية يهبط الدلو إلى مستوى الماء ليمتلئ، وتكرار العملية مئات المرات خلال النهار والليل، يرفع كميات كبيرة من المياه وتفرغ في أحواض أسمنتية مبنية قرب فم البئر أو في براميل جازولين قديمة مثبتة في الأرض. ويتبع نفس الإجراء في الصحراء داخل الجزيرة العربية، فكل جماعة لديها حبالها الخاصة بها وبكرات بدائية مثبتة إلى إطار بسيط يمكن نصبه على فم أي بئر حسب الحاجة، وبقياس المسافة التي يقطعها الجمل يمكن تحديد مسافة مستوى الماء من السطح، أو عمق البئر بدقة.

تجذب الآبار في الحفر عدداً ضخماً من البدو أغلبهم من العراق والمملكة العربية



إن الحمير هي الأكثر صبراً بين الواردين لهذه الآبار بعد قطع مسافة ٣٠٠ كم على مراحل، وكميات يسيرة من الماء لا تكاد تكفي لإرواء عطشها.

السعودية. ومن أجل منع الخلافات، خصصت بعض الآبار للقادمين من العراق، كما خصصت أخرى للقادمين من نجد. ومن بين المناظر الشائعة، منظر قطعان من الحمير تتحرك من العراق إلى مراعي نجد، فالمسافة من الزبير هي الأطول التي يمكن أن تقطعها قبل أن ينفد الماء الذي تحمله الجمال أو الموجود على ظهورها. ومن المعتاد أن تحتشد مجموعات من ثلاثة إلى خمسة آلاف من البدو قرب القصر مع آلاف من الحيوانات. وتظهر في مثل تلك المناسبات مدن حقيقية من الخيام، مع تقسيمها إلى أقسام صغيرة وفقاً للقبيلة والمنشأ، ويتحول السهل الواسع الذي يخفي تحته دم الحياة الصحراوية - الماء - إلى خلية نحلٍ من النشاط النابض.

المرحلة الثانية

الحفر إلى الصفاة (١٢٨,٨كم)

ملخص: ممر ممتاز على كل الطريق، ما عدا الانحدار الشاق القصير داخل التجويف، حيث تقع آبار الصفاة، والأرض صلبة وممهدة ومستوية تماماً من دون امتدادات صعبة حتى في فصل الأمطار، ويسهل دائماً التعرف إلى الممر.

متوسط الوقت المطلوب: ٢,٣٠ ساعة.

لا توجد مفترقات طرق (فيما عدا قرب الحفر مباشرة) ولا مستوطنات ولا آبار.

تبدأ هضبة نجد بعد الحفر مباشرة، ويتم الوصول إليها من خلال الطريق المنحدر قليلاً، وهي تمثل كل السمات الرتيبة للسهل الصحراوي ذي السطح الذي ذرته الرياح، والمغطى بقليل من العشب والشجيرات القصيرة، ونقابل بين الفينة والأخرى القطعان المتنقلة بين العراق ووسط الجزيرة العربية.

الخرائط: مقياس الرسم ١ : ١,٠٠٠,٠٠٠، الصفحة هـ ٣٨ (البصرة) للخمسين كيلومتراً الأولى، والصفحة : ٣٨ (الرياض) لباقي الطريق.

يبدأ الممر من جنوب شرق قصر الحفر، وبعد عبور السهل يصعد الطريق من مجمع كثبان بارتفاع عدة عشرات من الأمتار بسطح رملي صلب. يصل الممر الممتاز بعد كيلومترين من الطريق الصاعد برفق إلى ممر صغير قبل أن يتجه جنوب شرق عبر السهل العشبي الصاعد ومنطقة مغطاة بالأعشاب الشوكية الصغيرة تدعى شعيب الشوك (كم ١١,١ – ١١٧,٧)، يلي ذلك امتداد من الأرض المنبسطة التي تناثرت على سطحها الحصباء مساحات عشبية تختلط بالحصى. نعبر عند الكيلومتر ١٠٧,٨ (٢١,٠) مجرى رملياً صغيراً بعرض أربعين متراً تقريباً.

نعبر عند الكيلومتر ١١٤,١ (١٤,٧) سلسلة صغيرة تمتد من الشرق إلى الغرب وترتفع نحو ٢٠ متراً على زاوية قائمة، وبعد ثلاثة كيلومترات أخرى نعبر تلاً أجرد بارتفاع نحو

٤٠متراً إلى اليمين، وهذه التشكيلات هي المعالم الأرضية الوحيدة التي يمكن مشاهدتها في كل المنطقة.

يصل الطريق عند الكيلومتر ١٢٦,٠ (٢,٨) إلى حافة تجويف عريض جداً محفور في الهضبة إلى عمق نحو ١٥٠متراً، مقفل على نحو حاد باتجاه الشمال الشرقي، ومفتوح في الجهة المقابلة، ويمكن مشاهدة بئر ماء بسهولة من خلال الرقعة الخضراء التي تحيط به، وتعطي القمة المخروطية التي يفتح على سطحها الانطباع بوجود نتوء كبير الحجم عند رؤيتها من أعلى.

يعبر المسار انحداراً حاداً، ويصبح متعرجاً نوعاً ما وفي بعض الأماكن رملياً بشكل مزعج (المشاكل في تصاعد)، ومع سلسلة من الامتدادات المستقيمة ليصل بعد ذلك إلى السهل المنخفض ويبلغ في الكيلومتر ١٢٨,٨ البئر الرئيس الصفاة، والمكان مقفر تماماً وخالٍ من أي مبانٍ ثابتة.

آباره أربع، وأول بئر نراها – وهي البئر الرئيسة – تدعى قيَّات Qaiyyat، والعمق مماثل لعمق آبار الحفر لوقوعها في الطرف المغلق للتجويف العريض، وتزورها دائماً القطعان التي تصلها من خلال الطريق المذكور أعلاه، ومن الكويت قادمة من الشمال الشرقي. ومهما كان منشؤها، تستمر القطعان متجهة جنوب غرب على طول بطن الوادي، متتبعة مواطن المياه إلى قلب نجد. ومن هنا يفترق مسار السيارات عن طرق القوافل التقليدية، كما أوضح ذلك المسافرون الأوروبيون، وقد اختارت السيارات طريقاً قصيراً ومنعزلاً، يؤدي مباشرة إلى الرياض، وهو أسهل بكثير على المسافرين والسيارات من طريق القوافل القديم، وذلك لعدم اعتماد السيارات على المياه مثل القوافل.

وهنالك طريق آخر غير ذلك الذي وصفناه قبل قليل – يعبر التلال جنوب القصر، وهو يغادر الحفر، ثم يتجه إلى الجنوب الغربي قبل أن يواصل باتجاه موازٍ للممر المذكور أعلاه، متطابقاً معه حسب الوصف، والفرق الوحيد هو في السطح غير المستوي للممر، والذي يتبع سلسلة من المنخفضات الصعبة في نفس الاتجاه. وباتباع هذا الطريق ترتفع المسافة الإجمالية للمرحلة لتصل إلى ١٣٦,٦ كم، وليست هناك أي ميزة يمكن الحصول عليها باتباع هذا الطريق بدلاً من الممر الرئيس المذكور أعلاه.

المرحلة الثالثة

الصفاة إلى أم عقلة (١٤٦,٥كم)

ملخص: يستمر الممر بعد صعوده خارج منخفض الصفاة، عبر هضبة نجد. والطريق هنا غير ممهد مما يجعل الرحلة صعبة ومتعبة. فهو يجتاز أرضاً صلبة وصخرية مع وجود مدرجات حادة ، ومنعطفات مفاجئة. إلا أنه يمكن المرور فيها حتى خلال فصل الأمطار. أما الجزء الأخير منه والذي يبلغ أربعين كيلومتراً فيمر فوق طين صلب ويتفرع إلى مجموعة من المسارات المتوازية التي تشكل حزاماً بعرض اثنين إلى ثلاثة كيلومترات.

متوسط الوقت المطلوب: ٧ساعات.

نقابل ثلاث آبار: اللهابة عند (الكيلومتر ٤٨,١، ٩٨-٤)، بئر دحل عند الكيلومتر ١٠٢,٦ (٤٢,٩)، والفريح عند الكيلومتر ١٠٤,٧ (٤١,٨)، والأخيرتان تقعان في كهوف كلسية، إلا أن مياههما أقل غزارة من الأولى.

يوجد بعد منخفض الصفاة مفرق يؤدي إلى الكويت، كما يوجد مفرق خادع على بعد عشرة كيلومترات، وهو الممر الأقل راحة مشار إليه بحاجز من أكوام الحجارة تشبه النصب التذكاري.

يوجد عند الكيلومتر ١٠٧,٧ (٣٨,٨) مفرق مهم جداً، وهو الممر الذي نتبعه يندمج في الطريق العام الذي يأتي أيضاً من البصرة عبر طريق الساحل (الكويت - قرية) ويؤدي إلى الرياض، وبالنسبة إلى أي شخص قادم من الجنوب من الصعب عليه تمييز المفرق الذي يؤدي إلى الصفاة.

يعوق المرور عبر المنطقة عدد من التشكيلات الصخرية الجرداء والمتمازجة: يتبع الممر سلسلة من الممرات الجرداء تماماً والأحواض المغلقة التي تمثل معالم المنطقة التي تدعى الصمان، وهي منطقة شاسعة ذات صحراء صخرية مليئة بالتلال تمتد من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، وفي الامتداد الأخير تخف هذه المعالم بشكل ملحوظ.

النباتات: لا توجد تقريباً أو معدومة كلية، عدا ما ينتشر منها حول الآبار.

يغادر الممر منخفض آبار الصفاة عن طريق المنحدر المقابل للمنحدر الذي نزلنا منه عند

الوصول، نصل الحافة على بعد كيلومتر واحد من البئر بعد صعود ثلاث واجهات لجروف متعاقبة، وهو ممر رملي جيد معتدل الانحدار، ويتجه إلى الجنوب الشرقي.

يوجد عند الحافة مفرق من دون علامات يؤدي يساراً إلى قرية، ولا تستخدم السيارات هذا الطريق كثيراً، وهو معروف للقطعان القادمة من الكويت والمتجهة إلى نجد عن طريق تتبع آبار الماء المتعاقبة.

يمتد الممر على أرض متموجة مغطاة بالشجيرات المتناثرة على سطح متماسك. عند الكيلومتر ٥,٣ (١٤١,٢)، نعبر بسهولة امتداداً رملياً قصيراً، ثم يضيق عند الكيلومتر ٧,٥ (١٣٩,٠)، حيث تصبح التموجات أكثر انحداراً، متحولة إلى سلسلة رتيبة من التلال الصحراوية الصغيرة الجرداء؛ أحدها مثير للإعجاب، (ارتفاعه حوالي ٤٠ متراً) معزول وغير حاد، نعبره عند الكيلومتر ١٠,٧ (١٣٥,٨) إلى اليسار مباشرة من الممر الممتاز الذي نرى فيه بعض آثار عجلات السيارات العميقة والحجارة.

نصل بعد هذا التل، وعند الكيلومتر ١١,١ (١٣٥,٤) إلى مفرق خادع نشأ من محاولات السائقين للبحث عن طرق أفضل. ويتم عبور الممر القديم الذي يسده ركام من الحجارة من الجهة اليمنى. الممر الجديد أيضاً صعب ومرهق تحت طبقة رقيقة لا تتحمل وزن رجل، فالتربة رملية إلى حد كبير، وتزداد الصعوبات بالانحناءات والتموجات المفاجئة والمدرجات الحادة صعوداً وهبوطاً، والغوص في الرمال أمر حتمي تقريباً، على الرغم من عدم خطورته. ويتأكد الاتجاه الصحيح عند الكيلومتر ١٣,٥ (١٣٣,٠) بركام من الحجارة وتقل المصاعب تدريجياً، وندخل بعد كيلومترين آخرين سهلاً ضخماً أدكن اللون مغطى بحصى أبيض، وهو بمجمله سهل صحراوي يستمر بشكل مستوي دون انقطاع تقريباً.

هذا هو المكان الذي تبدأ فيه الصمان فعلاً، ويتألف في هذه المنطقة من سهل مرتفع يصل إلى أبعد ما يمكن أن تراه العين، وهو مجدب جداً وتقطعه من كل الاتجاهات شقوق على شكل حوض - أو ممر - عريض جداً لكنه ضحل مغلق، والممر يتبع تلك الشقوق متحركاً من أحدها إلى الآخر بالتسلق إلى سطح السهل. وتبدو الجوانب عند قيادة السيارة على طول تلك الممرات، كسدود بقمم مسطحة متماثلة. وتخال نفسك على سطح القمر عند المرور بهذا المنظر الخالي من مختلف أنواع الحياة سواء أكانت حيوانية أم نباتية أو إنسانية.

يتحسن الطريق عند الكيلومتر (١٢٨,٩) بشكل مطرد، إذ يترك مستوى سطح الهضبة، وينزل إلى بطن ممر طويل جداً يتجه من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، بعرض

قدره ١٠ إلى ٢٠ كيلومتراً، وبانخفاض خمسين متراً عن سطح السهل، والأرض صلبة بلون بني غامق والممر ممتاز.

تظهر في هذا الممر عند الكيلومتر ٤٨,١ (٩٨,٤) بئر اللهابة فجأة للعيان، على بعد ٢٠٠ متر إلى يمين الممر، وتبدو البئر مثل حفرة عادية في الأرض بمخروط من التربة المحفورة تصعب ملاحظته، ولكن وجود العشب المتناثر دليل على وجود المياه.

يوجد بعد ذلك مباشرة (الكيلومتر ٤٤-٨,٩. ٧,٩٦) مدرج حاد صاعداً يرفع الممر من بطن الوادي الذي ظل يتبعه قرابة ٣٠ كيلومتراً، ويتم التغلب على عقبة الفرق المقدرة بـ ٦٠ إلى ٨٠ متراً في الارتفاع عن طريق الصعود الشاق على تربة رملية. والانغراز في الرمال أمر حتمي تقريباً، ولا ينصح بمغادرة هذا المسار بحثاً عن ممرات أسهل على أرض بكر، حيث لم تثبت الرمال تحت عجلات السيارات المارة، ومن السهل الانغراز.

يستمر الممر عند الرجوع إلى قمة السهل باتجاه الجنوب الشرقي، ويظهر للعيان على بعد عدة كيلومترات إلى الأمام جرف منبسط مشكلاً وادياً صغيراً يتقدم الممر نحوه بشكل مستقيم، والتضاريس مستوية تقريباً، ولكن السير صعب بسبب الرمال.

يدخل الممر بعد ذلك في رواقٍ عريض مستطيل بعرض نحو ثلاثة كيلومترات لكنه يختفي إلى الأمام. يظهر الممر بعد امتداد قصير (نحو ١كم) إلى اليسار من خلال طريق متدرج قصير بين قمتين حادتين، وهكذا يصل المرء المستوى الأعلى لهذا التشكيل الذي يتكون من جرف يشبه العتبة يشرف على السهل المرتفع الذي يدخل عدداً من الرواقات المتتابعة ذات القيعان المستوية قبل أن يتسلق عائداً إلى الأعلى ثم ينزل إلى مسافة بعيدة، ولا توجد على مرأى البصر ورقة نبات ولا شجيرة، والتربة الصخرية مغطاة في التجاويف بمادة تبدو كأنها رقائق صخرية، وتكسر الامتدادات الرملية ذات اللون الخفيف الرتابة هنا وهناك. والممر بشكل عام رديء جداً لما يتخلله من انحناءات متعددة. ومن الصعب أن يفقد المرء طريقه حيث يمكن رؤية الممر على نحو مميز من الأرض، أما عند الكيلومتر ٥٣,٤ (٩٣,١) فغالباً ما ينغرز المرء في الرمال.

تركنا الجرف الذي يشبه مدرجاً شديد الانحدار نحو الأسفل، بطول نحو ٢٠٠ متر، وهذا يأخذ الممر إلى مستوى السهل الأصلي، منحدراً نحو خمسين متراً.

تغطي الهضبة المرتفعة تلال دائرية صغيرة، وهي جرداء بشكل مطرد، ويسير الممر باتجاه الجنوب، وبعد امتداد أولي على أرض رملية ولكنها صلبة جداً (متعبة للشاحنات) يواصل على تربة صلبة ودون عوائق، ويتبع مرة أخرى أروقة الشقوق المطابقة لرواقات الصمان.

تقل الأروقة مع مواصلة المرء السير باتجاه الجنوب، وتصبح أقل تحديداً، بينما الفرق بين قاعها وسطح السهل المرتفع يميل إلى الانخفاض. وهكذا يدخل الممر تدريجياً منطقة منخفضات صغيرة عبر تلال غير متصلة، وتظهر النباتات العشبية المعتادة في المنخفضات هزيلة في البداية، ومصحوبة فيما بعد بالمراعي المعشبة، والنمط العام للممر متدرج هبوطاً وتصعب ملاحظته.

يشكل أحد أجزاء السهل المرتفع، جرفاً مفاجئاً بارتفاع ٨٠ متراً، نجتازه على اليمين على بعد نحو ثلاثة كيلومترات، ويبدو كجرف، يظهر ويختفي بسرعة إلى الغرب (اليمين) بعد الكيلومتر ٥٩ (٨٧,٥).

تأتي بعد ذلك منطقة سهل متسق يشبه النجد، تتداخل معه في البداية ألسنة الرمال التي يعبرها الممر بسهولة، وتتحول بعد ذلك إلى منطقة مستوية وتربتها متماسكة تماماً، يصبح الممر ممتازاً ويمكن السير عليه بسرعات عالية. ما زالت بعض المجاري الرملية تظهر، إلا أنها قليلة ومتباعدة، ونعبرها دون مشقة.

يعبر الممر عند الكيلومتر ٨١,١ (٦٥,٤) بين معلمين أحدهما على اليمين (غرب) على بعد نحو ١٠٠متر، وبارتفاع ٣٠متراً، والآخر على اليسار على بعد كيلومتر واحد لكنه أقل ارتفاعاً من الأول، وكلاهما معلّم بكومة من الحجارة التي تؤكد أن الممر في الاتجاه الصحيح. وهذه التشكيلات هي النذير بالمصادفات الجديدة للأرض التي لا يكاد المرء يجد تفسيراً لها مثل التموجات الطويلة، وتصبح واضحة كلما تقدمنا أكثر، ويدخل الممر عند الكيلومتر ٨٩,٤ (٥٧,١) انخفاضاً خفيفاً في الأرض، طويلاً بمجرى سفلي منبسط، ويغادره بعد وقت قصير إلى اليسار بعد أن يعبر جرف حدوده. وتظهر عدة علامات متوازية في الممر، ومنها بعض المراعي الجيدة ولكنها محدودة المساحة. الاتجاه: جنوب - جنوب شرق.

نصل عند الكيلومتر ١٠٢,٦ (٤٣,٩) البئر المهمة في دحل Dahal التي لا تبعد أكثر من مئة متر من الممر، ونرى بوضوح صدعاً في صخرة كلسية على اليمين، ويبلغ حجم الشق ٤٠×٥٠ متراً تقريباً، وبعمق ٨ أمتار، بجانبين رأسيين. أما القاع الذي يمكن الوصول إليه بسهولة بالنزول من جانب الصدع، وهو مغطى بصخور تتوسطها فتحة كبيرة نصف مخفية تتسع لرجل تؤدي إلى كهف كبير. وعندما تسقط حجراً في هذه البئر تجده يصل إلى القاع بعد خمس ثوانٍ، محدثاً صوتاً وصدى مميزاً، ويقال إن السكان يتدلون بواسطة الحبال إلى قعر الكهف إما من أجل المغامرة وإما بحثاً عن الماء في فصول الجفاف وندرة المياه.

يوجد على مسافة قصيرة شق مماثل في الأرض بيضوي الشكل (على المحور شمال جنوب)، وتبلغ مساحته ٦٠×٢٥ متراً، بعمق ٧ أمتار، ويشكل الجدار الجنوبي مدخلاً سهلاً له. أما الصدوع الأخرى فمتآكلة كثيراً بحيث تبرز الحافة فوق التجويف الذي يخلفه الصدع مشكلة عدداً من الزوايا. وتوجد تحت الجدار الشمالي حفرة دائرية، تحفها صخرة ضخمة، بقطر ٨٠سنتيمتراً تؤدي إلى تجويف واسع عميق تحت الأرض، وهو أعمق من البئر السابقة، فعندما ترمي حجراً في داخله يرتطم بصخور القاع الجافة بعد سبع ثوانٍ، ولا أثر لصوت المياه في شهر (مارس). ويؤكد السكان أن التجويفين متصلان تحت الأرض، وهو أمر محتمل، حيث إن المدخلين لا يبعدان عن بعضهما البعض أكثر من ٢٠٠متر.

نصل بعد كيلومترين، عند الكيلومتر (١٠٤,٧ - ٤١,٨) إلى تجويف ثالث على بعد ١٥٠متراً إلى اليسار من الممر، ويعرف هذا التجويف باسم الفريح. فتحة التجويف في مستوى الأرض على شكل دائرة عادية بقطر ٤٥متراً، وجانباها الرأسيان اللذان يصعب تسلقهما يؤديان إلى شريط على شكل حلقة نحو ١٠ أمتار إلى أسفل، يحيط بتجويف آخر ذي جدران رأسية. ويوجد على الحافة ثلمات أو أخاديد واضحة في أكثر من مكان تشكلت هذه الأخاديد نتيجة احتكاك حبال الدلاء الهابطة والصاعدة بحافة البئر، ولكن عند مرورنا به في شهر مارس لم نجد أي دليل على وجود الماء فيه، إذ إن الحجارة التي ألقيناها في داخله كانت ترتطم بالصخور ولم نسمع أي صوت للمياه.

لقد لاحظ فيلبي تشكيلات الكلس التي تكثر في التجاويف تحت الأرض عند وصفه للصمان التي عبرها من الحفر متجهاً جنوباً متبعاً طريق جمال يبعد نحو ١٤٠كيلومتراً إلى الغرب من طريقنا، كما لاحظ أن الجزء الشمالي من الصمان يعرف أحياناً باسم الدحول (التجاويف) لتميزه بمعلم طبيعي خاص يميز الصمان الشمالي من الجنوبي. والمنطقة كلها كخلية النحل تخترقها شبكة من الأنفاق الطبيعية تحت الأرض، وتشبه مداخلها أفواه الآبار، وهي مجرد صدوع طبيعية في الأرض تؤدي إلى أعماق ٢٠ إلى ٣٠ متراً، ويربط الأهالي وجودها بالشهب أو النجوم الساقطة. وكلمة دحل (دُحول) تستعمل لتلك الفتحات العمودية التي تتجمع في قاعها مياه الأمطار بشكل طبيعي، مشكلة أحواضاً، كما يحدث أيضاً على طول الأنفاق التي تتشعب إلى الخارج، غالباً، عبر مسافة طويلة من قاعدة المناطق المنخفضة. ويعتقد البدو- وفقاً لفيلبي - بوجود نظام تصريف منتظم تحت سطح الأرض، وهو احتمال ممكن على ضوء الحدوث الواسع للظاهرة، ويقال إن عدة أشخاص تاهوا داخل الكهوف، أو التجؤوا إليها وقتاً طويلاً، وهناك بعض الناس

الذين يهبطون إليها بحثاً عن الماء، ولكنهم يربطون أنفسهم بالحبال الطويلة ولا يتحررون منها خوفاً من أن يضلوا طريقهم تحت الأرض حيث ينتشر الظلام. ويستمر الممر متجهاً جنوباً بشكل ممتاز.

نصل بعد ثلاثة كيلومترات من آخر بئر (الكيلومتر ١٠٧,٧ - ٣٨,٨) إلى مفرق مهم جداً، والممر الذي تبعناه حتى الآن يتلاشى، ويندمج فجأة في ممر سيارات رئيس يربط البصرة بالرياض عن طريق الكويت وقرية (تقع الأخيرة على بعد ١٢٠ كيلومتراً من هذه النقطة)، ومن الآن فصاعداً يتزامن طريقنا مع الطريق الذي تتبعه عادة حركة السيارات والشاحنات لتمد نجد بمعظم وارداتها الهندية والأوروبية والأمريكية التي تشحن بشكل رئيس بالبحر إلى البصرة، وتظهر أهمية الممر الجديد من خلال العدد الكبير للمسارات المتوازية التي تغطي حزاماً بعرض ٣ كيلومترات تقريباً، وتتجه من الشمال الشرقي إلى الجنوب الغربي، وكذلك من خلال التآكل الذي تعرض له سطح الأرض بسبب حركة المرور الكثيفة.

يستمر الطريق متجهاً إلى الجنوب الغربي، ولا يوجد بالمفرق أي علامات، ويصعب تحديد مكانه على أي شخص يأتي من الجنوب من دون دليل ويرغب في أن يسلك ممر الصفاة - الحفر، بدلاً من الذهاب مباشرة عن طريق قرية والكويت، ولكن عندما يساعدك أحد الأشخاص المحليين، تسهل المهمة لقرب المفرق المباشر من الآبار المذكورة أعلاه.

هذه المنطقة الصحراوية هي منطقة مستوية تقريباً، مع بعض التموجات الطويلة المنخفضة التي تعبر الممر عند زاوية قائمة كأنك تركب قطاراً في مدينة الملاهي مخلفاً وراءك سحباً من الغبار الكثيف نتيجة خلو السطح من الطبقة النباتية. الطريق جيد إلى ممتاز خلال المواسم الجافة، ولكنه يصبح محفوفاً بالمخاطر عند مجيء الأمطار، كما يظهر ذلك جلياً من خلال آثار العجلات التي غاصت في الأرض الطينية مشكلة خنادق عميقة بعد جفافها.

نصل بعد المفرق إلى تل يشبه المهماز، ونجتازه بعد مسافة قصيرة إلى اليسار، وهنا نهاية السلسلة التي يمكن أن تكون علامة أرضية مفيدة لتحديد مكان المفرق نفسه، ويمكن رؤية علامات متكررة للطريق على شكل أكوام من الحجارة وضعت في أماكن واضحة للعيان.

تتغير طبيعة الأرض مع مواصلة الرحلة فتخف التموجات إلى أن تنتهي عند الكيلومتر ١٣٤,٦ (١١,٩)، وتحل محل الطين أرض صخرية أو حجرية ثابتة صلبة، ويصبح الممر تبعاً لذلك أكثر سلامة، وتعود النباتات الى الظهور على شكل مجموعة من الشجيرات الضعيفة على طول الممر، وقد تأثرت بسبب استخدامها وقوداً من قبل المارة، إذ إن أم عقلة المجاورة لا يوجد فيها ما توقد به نيران الطبخ.

نصل أم عقلة عند الكيلومتر ١٤٦,٥ بعد أن نرى في السهل الممتد برج الحفر مرتفعاً، وتقع أم عقلة في السلسلة نفسها، وهي على بعد ٢٧٥ كيلومتراً من الكويت.

هناك بديل للطريق، كما شرحنا سابقاً، وقد صمم لحركة مرور السيارات ولكنه لا يعطي أي ميزة فيما يختص بالسير لصعوبة تحديد موقعه، كما أنه أطول (١٦٩,٩ كيلومتراً بدلاً من ١٤٥,٥)، ولذلك لا ينصح به خصوصاً إذا لم يتوفر دليل يعتمد عليه.

يسير هذا الطريق الذي يتبع بعد منخفض الصفاة مباشرة، اتجاه شمالي - جنوبي، عبر سلسلة من الأروقة المشابهة لتلك التي وصفناها أعلاه قبل أن يصل إلى الكيلو متر ٥١,٣ (١١٨,٦)عند بئر اللهابة التي وصفت سابقاً، عن طريق تدرّج حاد صعوداً، مختلف عن المدرج المذكور أعلاه، وإلى يمينه (غرباً) يتجه الممر جنوب غرب متبعاً الآن، وهو في نصف الطريق أعلى المنحدر، وبشكل متكرر على طول أرضية الوادي، سلسلة رتيبة من المنخفضات على شكل أحواض مفصولة بعضها عن بعض بكثبان متموجة تشبه ظهور الحمير، وهي من النوع الذي وصفناه سابقاً ولكنها أصغر منها. المستوى الأعلى لسهل الصمان المرتفع، متشقق كثيراً هنا بمساحات واسعة مفتوحة، ورملي في بعض الأماكن، يظهر للعيان، خصوصاً إلى الغرب، كسلسلة من السلاسل الجبلية المقطوعة تنتهي جميعها في نفس المستوى، والتي تبدو عند رؤيتها من الجانب كعربات قطار. عند انفتاح المنظر الطبيعي (الكيلومتر ٨٠,٧ - ٨٩,٢) لأن الأرض مسطحة عموماً، يمتد الممر (الكيلومتر ١٠٠,١ - ٦٩,١) على أرض منقطعة قاحلة والسير جيد فيه. يوجد عند الكيلومتر ١١٢,٦ (٥٧,٣) مفرق ضيق الزاوية يصعب تحديده يؤدي إلى قرية وبعد الصعود خارج الحوض الفاصل، يستمر الممر عبر سلسلة متتابعة من الروضات المتماثلة (منخفضات على شكل أحواض وفيها مرعى تحدها كثبان الرمل أو السلاسل الجبلية الصغيرة) التي تجعل تحديد الاتجاهات مهمة صعبة بسبب ضيق مجال الرؤية عند دخول المنخفض. والممر المقرر الذي يمكن رؤيته بوضوح يتبع المنخفضات، منتقلاً من منخفض إلى الذي يليه عن طريق الممرات المحدودبة عبر الكثبان، وتظهر نباتات كثيفة مورقة.

تميل سلسلة المنخفضات بعد الكيلومتر ١٤٤ (٢٦) إلى التلاشي عند مستوى الأرض التي تتألف من سهل حجري قاحل ومن دون حدود. وتمر الكيلومترات الخمسة الأخيرة عبر منطقة كلسية قصيرة متموجة ذات صخور ضخمة متناثرة تؤدي إلى سفح سهل مستوي السطح يرتفع إلى نحو خمسين متراً فوق الهضبة التي تقع فيها أم عقلة، والطريق النهائي يتجه شرق جنوب شرق.

أم عقلة

أم عقلة لم تذكر في أي خريطة، وحسب علمي، لم يرد لها ذكر أو وصف في المطبوعات الجغرافية، ومع ذلك فهي نقطة التقاء مهمة للمواصلات بين نجد والعراق، وربما تكتسب أهمية كبيرة في المستقبل.

تقع أم عقلة في واحدة من أكثر المناطق الصحراوية جدباً في الجزيرة العربية، على رصيف صخري متصل، مملوء بالثقوب بفعل الرياح والماء، خالٍ من العشب أو الشجيرات وفي مساحة يبلغ نصف قطرها عدة كيلومترات، تتعرض في النهاية إلى عواصف حقيقية، وقد اختير هذا المكان محطة لعوامل ثلاثة: وجود عنصر أساسي هو الماء الذي توفره بئر ارتوازية، ومصالح صناعية مرتبطة باستكشاف النفط وموقع جغرافي رئيس على أقصر طريق بين قرية والرياض. تبعد أم عقلة ١٦٠ كيلومتراً عن قرية مركز الجمارك السعودي مع الكويت، و ١٢٠كيلومتراً عن رماح، أول محطة في الطريق إلى الرياض، والامتداد الأخير، كما سنرى، صعب على السيارات.

يرتبط تاريخ أم عقلة الحديث بحدثين: استكشاف النفط بواسطة شركة أمريكية حصلت بالفعل على آبار في الظهران بالإضافة إلى امتيازات في منطقة شاسعة في الداخل، وظهور السيارات، مع احتياجها لنقاط التوقف والتزود بالوقود في فترات معينة.

لقد كان على (كاسوك) -الشركة الأمريكية، وفقاً لشروط عقد الامتياز لاستكشاف النفط الذي منحته إياها الحكومة السعودية، أن تحفر بئر مياه عذبة للاستخدام العام وتحول ملكيتها للحكومة، ثم تبدأ الحفر التجريبي بحثاً عن الزيت، وكانت تلك هي الطريقة التي ظهرت بها إلى الوجود البئر الارتوازية في معقلا بغطائها وحاجزها المصنوعين من الخرسانة، والمحبس الرئيس وماسورة السطح التي تغذي خزاناً مستقلاً مصنوعاً من الخرسانة وألواح الصلب، ويبعد حوالي مئتي متر عن البئر نفسها.

تبلغ أهمية البئر حداً ينافس اسمها اسم المكان المحلي ليشير إلى الموقع، وتعرف أم عقلة حالياً باسم الارتوازي، وهو النطق العربي للكلمة الإنجليزية التي تعادل artisian.

بدأت (كاسوك) استكشاف النفظ بعد نقل المعدات اللازمة عبر الصحراء من الظهران، إلى مسافة ٣٥٠ كيلومتراً، وتم نصب برج ضخم بارتفاع ٢٥ متراً. وفي سنة ١٣٥٩ (ديسمبر ١٩٤٠م)، بعد عدة أشهر من الحفر غير المجدي، تم إيقاف العمليات وسحب كل المعدات القابلة للنقل إلى الظهران. وفي سنة ١٣٦٠ (مارس ١٩٤١)، وقت رحلتي، كان

هناك مخزن معدات متواضع يحرسه رجل صيني، وكانت آثار المعدات المستخدمة (منصات، عربات، تمديد ، أنابيب... إلخ) ما زالت بادية على الأرض، ولم أتمكن من معرفة عمق الحفر.

أقامت الحكومة السعودية في أم عقلة مركز قيادة مزوداً بحراسة ومحطة لاسلكية ومكتباً للبريد ومخزناً مهماً للبترول ومعدات السيارات وأطعمة وبضائع عامة، ومولد كهرباء خاص بالمحطة اللاسلكية والمخازن - نحو ٢٠ مبنى موجودة في أكواخ تتألف جدرانها من حاويات بترول مستعملة مرصوصة بعناية، وملئت الشقوق بالتراب، والأسقف والأبواب صنعت من تعريشة القصب، ومركز القيادة ومحطة اللاسلكي ومكتب البريد، وضعت في نحو عشرة خيام عادية ذات أسقف مفردة مثبتة بشكل دائم على الأرض، أما مباني المدنيين فهي أكواخ من حاويات البنزين والقش مشمولة في الرقم المذكور سلفاً، وتسكن فيها بعض العائلات البدوية الفقيرة.

المرحلة الرابعة

أم عقلة إلى رماح (١١١٨,٣ كيلومتراً)

ملخص: الممر جيد لمسافة ٥٠ كيلومتراً، و السطح صخري بشكل رئيس، ثم يصل بعد ذلك إلى أرض رملية ويكون المرور صعباً ومرهقاً جداً.

متوسط الوقت المطلوب : من ٥ إلى ٦ ساعات نظراً لحجم المشكلات التي تسببها الأراضي الرملية، ويمكن اختصار الوقت لأكثر من ثلاث ساعات عندما تقسو الأرض وتصبح أكثر صلابة بعد موسم الأمطار.

يعبر الطريق سهلاً منبسطاً (الدهناء) بشجيرات غزيرة، ويوجد عند الكيلومتر ٥١,٣ (٦٧,٠) مفرق مهم وفيه علامة هي كوم من الحجارة، ويختفي المسار الذي يؤدي إلى الجنوب الشرقي في رمال خطيرة يتعذر اجتيازها، وتوجد عند الكيلومتر ١٠٨,٠ (٣-١٠) مجموعة من فروع الممر إلى اليسار (شرق) باتجاه الخليج.

يغادر الممر أم عقلة باتجاه الجنوب مباشرة، وعبر الـ ٢,٢ كيلومتر الأولى يسير عبر أرض رملية شكَّلها الركام الذي تحمله الرياح ليجتمع على التموجات الأرضية بالقرب من أم عقلة، وهنا يصبح المرور صعباً وشاقاً، وتظهر الصخرة الأفقية التي تمتد بشكل منبسط من دون حدود كأن سطحها محفور بسكين إذ إن سطح الصخرة تفتتت إلى قطع صغيرة مفصولة بتجاويف مستديرة صغيرة، وسلاسل مسننة، تجبرك على تخفيف السرعة لحماية الإطارات، و على الرغم من صعوبة تمييز الطريق إلا أنه يمكن متابعته بسهولة لاتجاهه الثابت إلى الجنوب.

يصبح النجد على بعد عدة كيلومترات أخرى أقل اتساقاً، بامتدادات متكررة من الرمال التي تشبه التربة الطينية والشجيرات الشوكية القليلة. وتزداد ترسبات الرمال والطين، ويبدأ المنظر الطبيعي يفقد لونه الرمادي، ويظهر بعض التغيير في شكل المنخفضات الصغيرة. تتأثر عند الكيلومتر ٢٧(٩١) كل المنطقة بهذا التغيير، والامتدادات المختلفة للصخر التحتي ما زالت تظهر كنقاط رمادية هنا وهناك مع دخول الممر منطقة جديدة

واسعة تتميز بسطحها الرملي أو الطيني، هذه هي الدهناء، كالصمان، حزام عريض موازٍ للحزام الأول (بعرض نحو ٣٠ كيلومتراً، ويقطعه الطريق)، ولكنه يتكون من رمال سميكة ثابتة، تشكل الكثبان اتجاهها العام- متطابق مع اتجاه التضاريس الجغرافية الكلية - هو من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، وهذا الحزام الرملي، يشكل عائقاً كبيراً لمرور السيارات، ويواجه الحافة الشرقية لسهل نجد، ويندمج جنوباً مع صحراء الربع الخالي الشاسعة.

امتداد رملي طويل ومرهق (الكيلومتر ٢٧,١ إلى ٣٠,١) من (٨٨,٢ - ٩١,٢) تليه منطقة متموجة يسهل عبورها بفضل الكمية الكبيرة من الطين الذي يمتزج بالرمال، تتألف قمم التموجات من البروز المتخلف من الصخر الرمادي اللون الذي يشكل الرف الصخري لأم عقلة نفسها. ويتميز الممر بتآكل السطح بشكل كبير، ونقابل شقوقاً وصدوعاً غير واضحة عند قيادة السيارة فوق طبقات صخرية مغطاة بطبقة من الرمال.

يحاذي الممر عند الكيلومتر ٣٨,٩ (٧٩,٤) حفرة ضخمة على مستوى الأرض في التربة الرملية - الطينية، ويبلغ قطرها حوالي ٤ أمتار، وتشبه فماً واسعاً لبئر مهجورة.

يستمر الطريق على مثل هذه التضاريس، حيناً على رمال يسهل اجتيازها وحيناً آخر على امتدادات قصيرة من الأرض الحجرية، و يصبح السير على الأرض الحجرية أكثر منه على الأرض الرملية بعد الكيلو ٤٢ . ونصل عند الكيلو ٥١,٣ (٦٧,٠) إلى مفترق مهم جداً تدل عليه كومتان من الحجارة يمكن التعرف عليهما من مسافة بعيدة. ويؤدي الفرع اليميني الذي يستمر في نفس الاتجاه العام (جنوب، مع ميل إلى الغرب)، إلى رماح والرياض، ويُجمع الأدلاء على أن المسارات التي تتفرع إلى اليسار تنتهي إلى منطقة رملية خطيرة جداً عند السفر باتجاه الخليج، ولكن بسيارات مجهزة خصيصاً للصحراء على شكل قوافل. وعلامات التحذير الركامية على شكل حرف (U) في الخريطة وبارتفاع نحو ٢,٥ متر، وترى على اليسار من الممر.

يبدأ امتداد بطول ٢ إلى ٣ كيلومترات، ذو كثبان شديدة الانحدار وامتدادات رملية بعد المفرق، وبعد أكوام الحجارة (العلامات) مباشرة، وهذا هو أكثر الامتدادات صعوبة وإرهاقاً على طول الطريق من البصرة إلى الرياض، وحتى السيارات الخفيفة المزودة بعجلات خاصة للصحراء تسير فيه بصعوبة.

نتبع امتداداً رملياً آخر من الممر داخل مجموعة الكثبان نفسها المغطاة بشجيرات صغيرة وأعشاب، ولكن يمكن استخدامه بسهولة (نحو ٥٤-٦٤ كيلومتراً). ويوجد قليل من

الحجارة الرمادية البارزة المتناثرة، وهي التغيير الوحيد في النسق العام، واتجاه الممر الثابت هو الجنوب.

نصل عند الكيلومتر ٦٢,٢ (٥٦,١)، سطحاً طينياً ثابتاً، إلا أنه متآكل بفعل قنوات عميقة تسبب المتاعب خلال موسم الأمطار، وتحل محل الكثبان تموجات خفيفة غير واضحة، وتغلب الرمال في امتدادات قصيرة أخرى، ويصبح المرور صعباً لكنه متيسر بشكل عام، وهذه المعالم تبقى بلا تغيير حتى رماح.

تظهر مجموعة أخرى من مسارات السيارات حول الكيلومتر ١٠٠ (١٨)، وتزداد تدريجياً وتندمج مع الممر نحو ٦ إلى ٧ كيلومترات، متجهة إلى الشرق (يسار)، ويبدو أنها تترك هذا الممر في زاوية ضيقة، قادمة من رماح، ومن هنا يتفرع إلى منطقة الأحساء وكل الساحل السعودي على الخليج. وحركة المرور بين الرياض وهذه المناطق بدأت تنمو أهميتها منذ اكتشاف النفط في المنطقة من الظهران إلى رأس تنورة (شمال القطيف) سنة ١٣٥٧ (١٩٣٨م)، ويجب أن تسير شمالاً من الرياض حتى رماح وما وراءها؛ أي إلى النقطة التي ذكرناها سابقاً، قبل العثور على مثل ذلك الطريق إلى الشرق، حيث يسمح بالمرور في الحزام الرملي عبر الدهناء الذي لا يمكن أن تجتازه السيارات الخفيفة. وحلقة الربط المباشرة بين الرياض والهفوف هي قوافل الجمال، ويذكر أن الهفوف هي العاصمة الإقليمية للأحساء بالإضافة إلى أنها سوق زراعية مزدهرة.

إن المفرق الذي لا توجد به علامات بتاتاً، يصعب تحديد موقعه لأي شخص يأتي من الجنوب، والخيار الوحيد، في هذه الحالة، يتمثل في البقاء إلى جانب الحافة الغربية القريبة من الممر، والتأكد من عدم انحرافها إلى الشرق وبأنها تستمر باتجاه الشمال.

نمر عند الكيلومتر ١١٦,١ (٢,٢) على يمين شجرة عالية معزولة، وهي النموذج الأول والوحيد للنمو الشجري الذي سنراه بعد مغادرة البصرة، قبل أن يصل الممر عند (الكيلومتر ١١٨,٣) نقطة الانطلاق في رماح.

رماح

توضح الملاحظات السابقة أهمية رماح بوصفها نقطة انطلاق للسيارات المتجهة من الرياض شمالاً إلى العراق، أو شرقاً إلى الأحساء، وبسبب الظروف الطبيعية فإن فرص تطوير المعدات والمرافق لحركة مرور السيارات هي في الحدود الدنيا. وتتألف رماح –

وبصرف النظر عن آبارها -من مجموعة من الخيام البسيطة على نمط المستعمرات، وتضم بشكل دائم مركز القيادة السعودي والشرطة والحراس المسؤولين عن المعدات الحكومية، ومحطة اللاسلكي، أما المعدات المقاومة للحريق وتقلبات الطقس فهي مكومة في العراء.

إن المكان الذي كان يعرف بأنه نقطة التزود بالمياه قبل ظهور السيارات يمكن تحديده - في رأيي - على أنه الرميحية الموضحة بخرائط الجزيرة العربية. ليست لدي معلومات عن مكان آخر يدعى رماح على بعد خمسة عشر كيلومتراً باتجاه الشرق، ومن المحتمل أن المسافات بين الآبار في المنطقة (بضعة كيلومترات) والأسماء المختلفة التي يستخدمها البدو لتحديد كل منها، ربما تسببت في جعل مكانين مختلفين يعرفان باسمين متماثلين يوضحان على الخرائط.

يتكون السهل الذي يشبه سطحاً مستوياً مترامي الأطراف تكسوه طبقة رمال سطحية رقيقة - غالباً بسمك سنتيمترات قليلة - تغطي طبقة سميكة من الطين. ويمكن رؤية الألوان المختلفة للعنصرين (الأصفر الخفيف للرمال، والبني للطين) بوضوح على الممر، الذي يُظهر تآكله طبقة الطين التحتية، ومما يفسر افتقار رماح للمباني الدائمة عدم وجود أي أثر لمواد البناء المناسبة.

أما الآبار التي يبلغ عددها ست آبار، وتقع في الجوار المباشر، فيبلغ عمقها ٣٦ متراً، ومياهها جيدة ومحفوظة جيداً، ويمكن تمييزها بسهولة حتى من مسافة عدة كيلومترات بسبب الأكوام التي تحيط بها والمماثلة لأكوام آبار الحفر، ويتم استخراج الماء بالطريقة نفسها أيضاً.

تغطي السهل خلال الفصل الممطر أعشاب كثيفة، مع شجيرات صغيرة متناثرة تضفي على الأرض مسحة من الجمال الطبيعي، إضافة إلى الأزهار البرية التي تتفتح في وقت واحد، مما يجعله مرجاً على مد البصر.

المرحلة الخامسة

رماح إلى الرياض (١٤١,٠ كيلومتراً)

ملخص: يدخل الطريق منطقة تلال ذات منخفضات متتابعة ومجاري سيول بعد عبور سهل رماح بمسافة ٤٠ كيلومتراً تقريباً، ويستمر سطحها الطيني في ضمان المرور الجيد، حيث نصل عند الكيلومتر ٥٨,٨ (٨٢,٢) إلى بركة مياه سطحية دائمة، يلي ذلك سهل واسع، نتركه وراءنا عند الكيلومتر ٦٧,٥ (٧٣,٥) عند طريق شديد الانحدار بطول ٤٠٠ متر (ممر البويب: يتحول الطريق إلى خندق، مع بعض التحسن)، ثم يفضي إلى سهل واسع ذي أراضٍ منخفضة، وعوائق قليلة حتى الرياض، عابرين عدداً ضخماً من مجاري السيول، والممر عموماً لا يخلو من الوعورة، ومتوسط الوقت المطلوب: ٤ ساعات.

أصبحت هذه المرحلة مثيرة للاهتمام بفعل المنظر الرائع من قمة ممر البويب عبر السهل الصحراوي الواسع باتجاه الرياض.

النباتات قليلة جداً في الامتداد الأول، لكنها تزداد كثافة وتكثر فيها المراعي في نهاية السهل.

ندخل السهل الواسع عند مغادرة رماح باتجاه غرب جنوب غرب، والممر حسن ويسهل تمييزه لتآكل سطحه. ويبدأ منحدر صاعد بعد ١٠ كيلومترات فوق أرض طينية، ثم ينحني تدريجياً جنوباً بعد كيلو مترين، ويظهر أول عدم استواء للأرض عند الكيلومتر ١٥,٥ (١٢٥,٥)، ويتألف من منخفضات تمتاز بوفرة الغطاء النباتي. والممر ممتاز حيث يتبع سلاسل المرتفعات الصغيرة أو يشق طريقه حول الروضة التي تتوسطها. يتسلل الطين إلى داخل منطقة الأحجار الكلسية وبعد الكيلومتر ٣٧,٢ (١٠٣,٨)، يملأ عدداً من المنخفضات المغطاة بالنباتات الكثيفة. يدخل الممر الجيد امتداداً كلسياً، بتعرجات متكررة لاجتياز المنخفضات الواقعة بين الارتفاعات على الأرض. نصل عند الكيلومتر ٤٢,٢ (٩٨,٨) إلى منحدر قصير حاد، وبعد مسافة مئة متر يرتفع نحو ٤٠ متراً، يصل الممر إلى نجد مرتفع يقطعه بطن وادٍ له بعض الأهمية، ثم يبدأ بالاتجاه جنوباً وجنوب غرب. ونتابع بطن الوادي أو نلتف حوله لنحو ١٢ كيلومتراً، ونعبر مراراً روافده التي تنشأ من التلال

المجاورة. وتشكل التلال تدريجياً شعباً على شكل ممر (بعرض نحو ٨٠٠ متر في امتداده النهائي)، ولا ترتفع السلاسل الجبلية المحيطة لأكثر من ١٥ متراً فوق سطح الوادي.

يدخل الممر عند الكيلومتر ٥٤,٥ (٨٦,٥) امتداداً واسعاً من الأرض الصحراوية الحجرية (سهل الجريد) والمحاط من الشرق (يسار) بالجدار الجانبي من الرواق الذي شرحناه سابقاً، والذي يبدو هنا كدرج يشرف على السهل، وينفتح السهل إلى الغرب (يمين) متاخماً جرفاً لسهل منخفض، وهذا في الحقيقة مثال آخر على التشكيلات المدرجة أو شبه المستوية المماثلة للهضبة النجدية. والممر ذو سطح طيني جيد ومع ذلك، ترتفع سحب غبار كثيفة تجبر السائقين على ترك مسافات مناسبة بين السيارات لوضوح الرؤية. يعبر صدع حاد عند الكيلومتر ٥٨,٨ (٨٢,٢) شعيب الجريدي Al- Juraidi Shaib الذي يوجد على أرضيته، على بعد ٣٠ متراً من الممر، منخفض واضح تبلغ مساحته عدة عشرات من الأمتار المربعة، ويحتوي على بركة دائمة تتغذى من النطاق المائي للمياه الأرضية.

يصعد الممر ٣٠ متراً عبر السهل المرتفع عن طريق مدرج حاد قصير (الكيلومتر ٦٢,٥ - ٨٧,٥) إلى منطقة منبسطة تقريباً، ومن الواضح أنها قمة الهضبة التي تطل، من الجنوب الغربي، على سهل واسع بعيد. والممر مهيأ الآن للنزول، فيما لا يزيد على ٣,٨ كيلومترات، ما جملته ٢٠٠ متر من فوق الارتفاع تقريباً عن طريق ثلاثة جروف متتابعة. الأول (الكيلومتر ٦٤,١ - ٧٦,٩) قصير ويؤدي إلى حافة مستوية، ١٥ إلى ٢٠متراً إلى أسفل، والذي يتم عبوره (٢,٧ كيلومتر). المنحدر الثاني الحاد جداً والمعروف باسم سعتات البويب Sathat Al-Buwayb (الكيلومتر ٦٦,٩ - ٧٤,١)، ينزل نحو ٢٥ متراً على مسافة ١٠٠ إلى المنحدر الثالث والأخير، وعند السير إلى المنحدر الثالث يظهر أمامنا منظر جميل لسهل واسع من الصحاري محاط بسلسلة جبال العارض من الغرب. وإلى الجنوب من السهل، تقع الرياض، على بعد ٧٠ كيلومتراً تقريباً ولا نراها، وإلى الأمام أيضاً تبدو المنحدرات التي هبطناها سابقاً واضحة للعيان باتجاه الشرق، مرصوصة واحدة فوق الأخرى كدرج عملاق وخط التشكيلات من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، ويتطابق مع خط سلسلة الجبال بكاملها، ويخلو المكان من الشجيرات أو العشب.

نجتاز الحاجز الأخير، الذي لا يقل ارتفاعه عن ١٥٠ متراً عن طريق متحدر حاد جداً بطول ٤٠٠ متر تقريباً، ويعرف باسم ممر البويب. نفذت الحكومة السعودية في نهاية سنة ١٣٦٠(١٩٤١م) بعض الأعمال لحركة مرور السيارات هنا، والتي تمثلت في أهم تحسين للطرق تحقق حتى الآن. يبدأ الهبوط عند الكيلومتر ٦٧,٥ (٧٣,٥)، ويدخل الممر خندقاً

محفوراً في الصخر الكلسي بعمق ٤ إلى ٦ أمتار ويسير على أرضية بطول عدة أمتار بسطح أسمنتي مموج. ولكنه تم تشذيبه، إلا أن الميلان حاد جداً (الشكل ٢٩). وبعد انحناءة متزامنة مع نهاية الخندق، يستمر الممر كمنزلق طبيعي مغطى بالحجارة، وينزل باستمرار بمعدل ملحوظ، قبل أن يستوي، عند الكيلومتر ٦٧,٩ - ٧٣,١، في حوض مسطح تقريباً مغطى بفتات الصخر والحجارة التي سقطت من المنحدرات. وبعد عبور مرتفع صغير آخر في الأرض، وجدران وادٍ صغير عميق، يصل الممر، غير المستوي إلى حد كبير بسبب سطحه الوعر المغطى بالحجارة، إلى السهل أدناه (الكيلومتر ٧٠,٢ - ٧٠,٨). يشق الممر طريقه عبر الثلاثمئة متر الأخيرة بين الحواجز التي نشأت من تشكيل الرف الصخري، وقد كشف التآكل العميق أجزاء طويلة من طبقات الصخور المختلفة، وجميعها أفقية، وتوجد أكوام كبيرة من الرمال الصفراء التي جرفتها الرياح، ولكنها بلون خفيف، تكومت في أشد التجاويف انحداراً.

يستمر الممر على منحدر غير حاد بين كثبان الرمل، حتى يصل (الكيلومتر ٧٤,٣ - ٦٦,٧)، إذ يدخل السهل الطيني بتموجاته الخفيفة، مع منخفضات واسعة غنية بالمراعي، ومثل هذه السبخة خطيرة جداً خلال الفصل المطير، وتنغرز فيها عجلات السيارات في الغالب. وينحرف اتجاه الممر الآن نحو الجنوب الغربي قبل أن يتجه إلى الجنوب رأساً لنحو ١٠٠ كلم (٤١). وتوجد التفافات متكررة من الطريق المستقيم يسببها تتابع السبخات والمرتفعات التي تتخللها، وتتفرع بعض المسارات التي لا يمكن ملاحظتها بسهولة شمالاً، بزاوية ضيقة قادمة من الجنوب، هذه هي الممرات المؤدية من الرياض على بعد ٧٠ كيلومتراً شمالاً إلى الخفس، وهي منطقة غنية بالماء ومزروعة تقع على أسفل الامتداد الشمالي للسلسلة الجبلية التي يعبرها الممر عند ممر البويب، والخفس هي أحد الأماكن التي يقيم بها الملك عبد العزيز في فصل الصيف.

تصبح الأرض عند الكيلومتر ١٢١,٨ (١٩,٢) أكثر ثباتاً وهي مغطاة بحصى ناعم، وقليلة النباتات، ويعبر الممر بعد كيلومترين سلسلة من قيعان مجاري المياه الصغيرة المغطاة بالحصى، والتي تجري من الغرب إلى الشرق بفواصل تقدر بعدة مئات من الأمتار، مفصولة بعضها عن بعض بالسلاسل الحجرية الصغيرة، ونسير عبرها مستفيدين من المرتفعات الصغيرة، والممر يمتاز بالوعورة. ويوجد عند الكيلو متر ١٢٤,٦ (١٦,٤) خندق طبيعي صغير معلَّم بكوم صغير من الحجارة على اليمين، ويفضي إلى سهل قاحل تنتشر فيه التموجات الخفيفة، وأبرز ما يلاحظ هنا هو عبور وادٍ طيني أخير عند الكيلومتر ١٢٦,٨ (١٤,٢).

يعبر الممر جنوباً على خط مستقيم بعض الكيلومترات من منحدر خفيف على صحراء مستوية ماراً بمرتفع صغير (الكيلومتر ١٣٥,٧ / -٣,٥)، ونرى بعده المباني المهيبة لقصر الملك عبد العزيز الجديد «المربع» على اليسار، في منطقة قاحلة تماماً. وبعد عدة كيلومترات يلتف الممر من مسافة حول سلسلة جبال مهمة (الجبيل) والتي تُرى إلى اليسار، قبل أن يصل عند الكيلومتر ١٤١,٠، إلى أرض منبسطة أمام القصر الملكي.

إن الانطباع الذي يتركه هذا المجمع الضخم الذي يتكون من مدينة حقيقية تنهض معزولة في وسط الصحراء على بعد عدة كيلومترات من العاصمة، هو انطباع لا ينسى، فالمواقع المحصنة، والسور ذو الفتحات، والنمط المعماري البسيط المتقشف والزخرفات المرسومة بالملاط الأبيض على الجدران الصفراء، يجتمع كل ذلك ليجعل هذه الأعجوبة التي صنعها الإنسان تخلب الألباب، وخصوصاً بالنسبة إلى شخص قطع ٨٤٠ كيلومتراً من الصحراء الجرداء التي تبعث على الاكتئاب، وأصبح يميل إلى اليأس من قدرة الإنسان على السيطرة على بيئة طبيعية قاسية مثل بيئة وسط الجزيرة العربية.

منذ خريف سنة ١٣٦٠ (١٩٤١ م)، عند اكتمال تحسين البويب، يقف الطريق الذي وصفناه سابقاً كأفضل الطرق وأكثرها استخداماً، يربط بين الرياض ورماح، وإلى الشرق منه يوجد طريق آخر يدعى الملف Al-Malaf، يختلف تماماً عن سابقه، وهو ممر جيد أيضاً يربط الرياض برماح، إلا أنه بالتأكيد أقصر (طوله ١٢٨ بدلاً من ١٤١ كيلومتراً) ولا يتعرض المرء فيه إلى خطر الانفراز جنوب ممر البويب على طول الطريق السابق، على أي حال فإن هذا الطريق لا يزال هو الطريق المفضل، لأنه يسير قريباً من منطقة الخفس حيث اعتاد الملك أن يقضي جزءاً كبيراً من أيام السنة، علاوة على ذلك فإن ممر البويب أقرب إلى منطقة شمال الرياض التي هي واحدة من أكثر المناطق سكاناً في نجد، ويصبح الاتصال المباشر بين هذه المناطق ورماح أسهل بكثير منه عبر طريق الملف.

مع ذلك أعتقد أن وصفاً قصيراً للطريق الأخير سيكون أمراً مهماً. يغادر الممر رماح متجهاً جنوباً وعلى الرغم من طبيعته الرملية إلا أنه جيد في البداية، ثم يصبح أكثر صلابة بعد نحو عشرة كيلومترات ليغدو ممتازاً. نعبر عند الكيلومتر ٢١,٠ (١٠٧٠,٠) وادياً فيه بعض الخنادق وهو غني بالنباتات، بعد ذلك يستمر الممر على سطح جيد (السرعة: ٨٠ كيلومتراً في الساعة) عبر سهل قاحل تماماً، ويمكن تمييزه بوضوح على الأرض الصلبة المغطاة بحصى ناعم.

نرى عبر الكيلومترات القليلة الأولى حزاماً ذا لون أحمر خفيف على الأفق على بعد ٢٠ كيلومتراً تقريباً إلى الشرق (يسار)، وفوقه نرى تلالاً صغيرة من اللون نفسه، هذا

التشكيل البعيد متغير بشكل كبير مع اللون الداكن للسهل، وتنمو أشجار قليلة ذات حجم متوسط على طول الحدود بين المنطقتين، مما يجعل التغير أكثر وضوحاً، وهذا الحزام الرملي هو الامتداد الجنوبي لحزام الدهناء الذي يعبره طريقنا على بعد نحو ٧٠ كيلومتراً شمال رماح.

نعبر عند الكيلومتر ٣٤,٦ (٩٣,٤) الوادي الأول من عدد من الوديان: تتألف النباتات من أجمات من الشجيرات الغزيرة، وما يلفت النظر في هذا الجزء وجود مجاري السيول المختلفة التي تتغذى غالباً بعضها من بعض، وهي ليست منخفضة كثيراً عن السهل المحيط، والطريق غير مستوٍ وصعب بسبب الارتفاعات والانخفاضات العديدة.

يسير المر من الكيلومتر ٨٢,٥ (٤٥,٥) مرة أخرى عبر السهل من دون انقطاع وبسطح رملي تغلب عليه الحفر ويوجد بعض التشكيلات الصغيرة الداكنة التي تكسر رتابة المنظر، وتظهر الأرض في بعض الأماكن امتدادات متكررة بلون أحمر أرجواني متغير بشكل كبير مع السطح الرمادي عموماً، وسطح المر صلب ورملي في بعض الأماكن.

يستمر المر في الانحدار بصورة خفيفة عدة كيلومترات ليصل في النهاية إلى منطقة منخفضة غنية بالشجيرات والأعشاب عندها تصبح الأرض متموجة، وهذا المر غير مستوٍ في بعض الأماكن بسبب الحجارة والحفر الخطيرة، واتجاه هذا الطريق جنوب إلى جنوب غرب.

ينزل المر عند الكيلومتر ٩٧,٨ (٣٠,٢) وراء سلسلة تلال، داخل سهل معشب منحدر واسع هو سهل الملف، وترى بعض النتوءات التي يقع أحدها خلف الآخر إلى أقصى اليسار، وهذا هو المكان الذي تحد فيه واجهة جرف هضبة رماح السهل، والمر جيد على الرغم من أنه مملوء بالغبار.

يصل المر عند الكيلومتر ١٠٦,٩ (٢١,١) إلى مفرق، معلَّم بلوحة من ثلاثة أسطر مكتوبة باللغة العربية: طريق الخفس إلى الرياض/ طريق رماح إلى اليمين)، ثم ينحني المسار على بعد كيلومتر واحد إلى الأمام جنوب – جنوب غرب بعد امتداد غير مستوٍ وقصير وفيه حفر كثيرة، يمتد ستة كيلومترات في امتداد سهلي مستوٍ قاحل، والمر ممتاز، وصالح للسرعات العالية.

تقابل عند الكيلومتر ١١٤ (١٤)، بعد منخفض أرضي صغير، امتداداً رديئاً جداً، يبدأ المر بنزول حاد، وسط تموجات منحدرة متزامنة مع مناطق منكسرة في السهل الذي يعبره الطريق، ثم نصل بعد عبور عدد من النتوءات إلى مرتفع صغير (الكيلومتر ١٢١,٩ – ٦,١) عميق بين مجموعة من التلال حيث يبدأ منظر رائع لوادي الرياض نحو ٢٠٠ متر

إلى الأسفل، والمدينة واضحة تماماً ويرجع ذلك إلى مبانيها الضخمة ذات اللون الأصفر المتغير بشدة مع خضرة الواحة. ويمكن التعرف إلى القصر الملكي الذي يقف منفرداً إلى الشرق ويطل على الأراضي المرتفعة، ويتسّع المشهد ويوشك الممر أن يغادرها، وهي سلسلة الجبيل التي يمكن رؤيتها من أرضية الوادي، وإلى اليسار (جنوباً)، ويمكن رؤية تتابع قمم السلاسل الجبلية التي تطل بمنحدراتها الحادة على وادي الرياض.

النزول حاد يتبع الممر عدداً من الأودية الضيقة عند وصولنا إلى السهل، وبعد كيلومتر واحد (١٢٣,٠ - ٥,٠) يوجد مفرق مزود بعلامة تحمل الكتابة نفسها التي على اللوحة التي قابلناها. أحد الطريقين يتجه إلى اليسار تاركاً ممر الخفس إلى اليمين ومتجهاً إلى أبراج القصر الملكي الجديد التي أصبحت الآن قريبة جداً. ويوجد مفرق آخر قبل عدة مئات من الأمتار قبل الوصول إلى النقطة المقصودة، معلَّم بعمود يؤدي إلى الخفس.

نصل عند الكيلومتر ١٢٨,٠ إلى الأرض المستوية أمام السور الخارجي للقصر الملكي الجديد.

الرياض

هنالك أكثر من سبب يجعل الرياض مدينة غامضة والوصول إليها أمراً في غاية الصعوبة، وينطبق هذا أيضاً على باقي وسط الجزيرة العربية المعزول بفعل صحرائه التي لم يكن من الممكن اختراقها حتى سنوات قليلة.

لكن الشخصية الأسطورية للملك عبد العزيز القائد الكبير الذي نجح من خلال جهده الشخصي في أن يصنع في أقل من ثلاثين سنة مفاجأة جديدة، انطلقت من أرض الجزيرة نفسها وهزت العالم عندما أوصل الجزيرة العربية إلى الأضواء، وقرب إلى العالم الرياض موطن أسلافه ومسرح أعماله البطولية، هذه المدينة هي منذ سنة ١٣٥١ (١٩٣٢م) عاصمة مملكة موحدة يسود فيها النظام وتغطي نحو ثلاثة أرباع شبه الجزيرة العربية.

وحتى سنوات قليلة ماضية لم يتمكن إلا عدد قليل من الأوروبيين الوصول إلى الرياض والإقامة فيها عدة أيام، وكان معظمهم من المستكشفين البريطانيين، وكما هو متوقع فإن بريطانيا التي تسيطر على بحرين يحدان شبه الجزيرة من الشرق والغرب - سوف تُبدي أكثر من أي دولة أخرى اهتماماً خاصاً بمتابعة التطورات السياسية المحلية، وندين لفيلبي - الذي خلف الكابتن شكسبير الذي قتل في إحدى المناوشات بين الملك عبد العزيز وبين

أعدائه المتحالفين مع الأتراك، بوصفه مستشاراً لسلطان نجد آنذاك - بأول وصف كامل للرياض، والذي يعود إلى أخصب فترات نشاطه العلمي والاستكشافي، أي نهاية الحرب العالمية الأولى سنة ١٣٣٢-١٣٣٧ (١٩١٤-١٩١٨م).

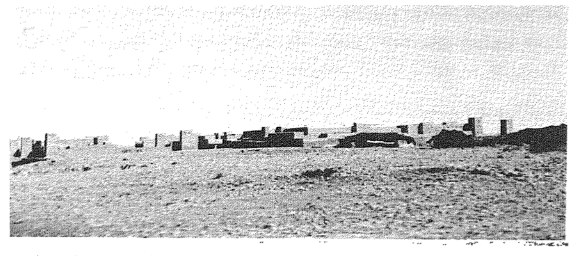
تقدمت الرياض كثيراً في وقت قصير من معقل لسلالة ملكية فخورة بنفسها تبسط سيطرتها على المرتفعات الوسطى لنجد فقط، إلى عاصمة لمملكة مستقلة تغطي تقريباً كل الجزيرة العربية، لتكون على مستوى الدور الجديد، وهذا ما يمثله مجمّع المباني الملكية الجديدة رمز ازدهارها.

في وقت قريب، خصوصاً بعد سنة ١٣٤٦-١٣٤٨ (١٩٢٨ - ١٩٣٠م) عند إدخال السيارات إلى البلاد، وحتى بداية ظهور النقل الجوي، ظل الغربيون يزورون الرياض دائماً: دبلوماسيون وصناعيون، وخصوصاً الأمريكيين - وبعض الشخصيات السياسية. وعلى الرغم من ذلك، فإن أكثر وصف تفصيليّ هو ما كتبه فيلبي، بينما ظلت المادة التوثيقية المصورة نادرة نسبة إلى الصعوبات التي واجهها أولئك الذين حاولوا التقاط الصور، وحسب معرفة كاتب هذه السطور، لم تنشر مثل هذه المادة في سياق علمي وتوثيقي.

تقع مدينة الرياض في منخفض طويل يمتد من الشمال إلى الجنوب، تشكل فيه المياه الجارية من جبال الجبيل مجرى الشمسية، وجنوب المدينة مباشرة يرتبط مجرى الشمسية بوادي حنيفة الذي يستقبل معظم المياه من جبل طويق، وهو جبل ذو سطح مستوٍ عريض، وتشكل منحدراته الجانب الأيمن من منخفض الرياض، ويحتوي هذا الحوض الطويل على واحة شمالية قامت عليها مدينة الرياض وواحة ثانية ضخمة هي منفوحة، وهي غنية ببساتين النخيل وحدائق ومساحات صغيرة تزرع فيها الحبوب والخضراوات والفواكه (اسم الرياض يعني في الحقيقة «الحدائق»). غربَ هاتين الواحتين، وبمحاذاة أحد الأودية الذي يمتلئ موسمياً بمياه الأمطار (الباطن)، توجد عدة واحات صغيرة،

وتضم واحدة من هذه الواحات التي تقع على بعد ستة كيلومترات من الرياض، القصر الملكي الصيفي المعروف باسم «البديعة».

كل تجويف وكل متر مربع يمكن أن يوجد فيه الماء من الآبار أصبح مغطى بزراعة كثيفة دائمة، إذ إن كل المنطقة - بما في ذلك القطاع الشمالي من وادي حنيفة بقراه وأراضيه الصغيرة - مملوءة بالمساحات الخضراء مفصولة بعضها عن بعض بالصخور الجرداء لجبل طويق، وتشكل أرخبيلاً من الجزر الخضراء في بحر من الصخور الصحراوية البنية اللون.



منظر عام للمباني الجنوبية المكونة للقصر الملكي الجديد بالمربع ويبدو في يمين الصورة المبنى المرتفع الذي يمثل ركن قصر الضيافة بالقرب من البرج القائم بمفرده.

تقوم واحة الرياض على مساحة بعرض كيلومترين وطول ٤,٥كم، وقد بنيت المدينة في الجزء الشمالي (من الوادي)، والمباني الأنيقة مفصولة عن بعضها البعض بحدائق خاصة معتنى بها جيداً حتى الحدود مع الصحراء في الجانب الشمالي. وخارج الواحة في الصحراء نفسها، يرتفع مجمع المباني المهيب الذي يشكل مع القصر الملكي الجديد «المربع». وهذه هي العلامة الأولى للحياة التي يقابلها المرء عند دخول الرياض من الخليج وأيضاً من مكة.

بنى الملك عبد العزيز قصور المربع في العصر الذهبي لحكمه بعد فترة قصيرة من ضم الحجاز سنة ١٣٤٣-١٣٤٤ (١٩٢٤-١٩٢٥م). إن السلام والاستقرار اللذين وفرهما الملك عبد العزيز لوسط الجزيرة العربية والحجاز بعد قرون من الصراع الدامي وغياب القانون أحدثا صعوداً سريعاً وغير متوقع في عدد الحجاج القادمين إلى مكة والمدينة، حيث كان الحجاج في ذلك الوقت مصدر البلاد الرئيس من الإيرادات، وفيما بين سنة ١٣٤٦-١٣٥١(١٩٢٧- ١٩٣٢م) قام آلاف من العمال والحرفيين ببناء القصور والمنازل الجديدة، وعن طريق الشاحنات التي كانت جديدة عندئذ في الصحاري العربية، وصلت إلى الرياض مواد مثل الخشب والمنسوجات والسجاد والأثاث من كل الأصناف من أنحاء المملكة ومن بلدان ما وراء البحار، وقد اعتمد الملك عبد العزيز -المتمسك بأصالته- على العمال المحليين، ورفض محاكاة النظم المعمارية الأجنبية، ولذلك فقد احتفظت الرياض بشخصيتها العربية الأصيلة في أقرب مبانيها عهداً وأكثرها حداثة.

كانت مواد البناء هي المواد المستخدمة في أي مكان آخر في نجد وكذلك الأسلوب؛ جدران سميكة من الطين المخلوط بقش مهروس تقوم على قاعدة من الحجر رُبعّت ودُفنت على

عمق عدة أمتار داخل الأرض كأساس قوي، وتوجد عوارض خشبية تقوي الجزء الداخلي من هذه الجدران أفقياً كل ٦٠ أو ٧٠ سنتيمتراً، والعناصر الإنشائية أيضاً من الخشب وكذلك سقوف الحجرات وأرضياتها مصنوعة من ألواح الخشب المرن مرصوصة بعضها بجانب بعض ومغطاة بفرش من القش، وتأخذ الزخارف شكل تصميمات هندسية بسيطة محفورة على الجدران المبيضة التي تظهر بخلفية صفراء، وقد تصل هذه الإنشاءات البسيطة إلى ثلاثة طوابق ونادراً ما تكون أربعة ويتفاوت مظهرها بين القوة والفخامة والرقة والأناقة.

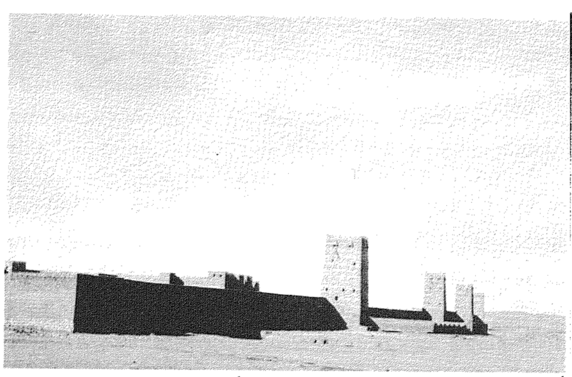
والزخارف الخارجية المستخدمة غالباً هي القنوات على شكل أنابيب خشبية طويلة لتصريف مياه الأمطار بعيداً عن المبنى، و الأمطار التي تحتاج إليها تلك المنطقة الصحراوية تشكل أيضاً خطراً حقيقياً على المباني التي تميل إلى الذوبان تحت الانهمار الشديد للأمطار شبه الاستوائية، والتي هي لحسن الحظ غير مألوفة في نجد. ومن المثير جداً مشاهدة وصول فرق العمال بعد انتهاء هطول الأمطار وهم يقومون بفحص الجدران والمصاطب وإصلاح التآكل والأضرار التي سببتها مياه الأمطار بطين جديد.

يوجد جدار متصل مهيب بسماكة عدة أمتار وبمتوسط ارتفاع عشرة أمتار على الأقل، يحيط بمنطقة مستطيلة بطول ١٢٠٠متر وعرض ٤٠٠ متر، وداخل هذه المنطقة توجد قصور الملك وقصور عائلته وأجنحة الإقامة الخاصة بحاشيته الكبيرة، وتشتمل على غرف الاحتفالات والاجتماعات والمستودعات والثكنات وكل الخدمات المنزلية، بما في ذلك مولد الكهرباء.

وتنتصب أبراج المراقبة بارتفاع ١٥ إلى ٢٠ متراً، بناءً على موقعها، وتوجد على مسافات مناسبة في السور المحيط، لتجعله مثل التاج على الجانبين الشمالي والغربي ويواجهان الصحراء المفتوحة، وهنالك أبراج أخرى، أكثر انخفاضاً وصلابة، تدافع عن المداخل.

عندما يصل القادم من جهة الشمال الشرقي فإن أول ما يراه هو أبراج المراقبة الشمالية التي تواجه السهل الصحراوي العاري، وهو منظر مؤثر، ويطل الجانب الشرقي على ميدان كبير حيث توجد مجموعات من البدو يحملون عرائض وينتظرون بصبر للدخول على ملكهم، أثوابهم لا تختلف كثيراً عن أثواب أسلافهم قبل ألف أو ألفي سنة، وقد بنى لهم الملك عبد العزيز ولمطاياهم حوضاً طويلاً مبطناً بالأسمنت يملأ بالماء باستخدام مضخة تعمل على الطاقة الكهربية لتوفير الماء بسهولة.

وتوجد غرف للضيوف خارج الجدار المحيط بمجمع القصر، وهي مفصولة عن الجدار الجنوبي بممر ضيق، وتعرف بقصر الضيوف. يتألف هذا القصر من ثلاثة طوابق، وهو



أبراج المراقبة وتطل على المحيط الخارجي للقصر الملكي. والأبراج الظاهرة في الصورة هي الموجودة في الناحية الشمالية، وتحرس الطرق المؤدية إلى العراق ومكة المكرمة.

مجهز بأبراج متماثلة، وباحتين داخليتين كبيرتين، وعشرات من الغرف المؤثثة تأثيثاً فاخراً مغطاة بسجاد رائع. ينزل هنا ضيوف الملك عبد العزيز، بما في ذلك الأجانب الزائرون وغير الزائرين، والوزراء والشيوخ والرسميون الآخرون مع موظفيهم.

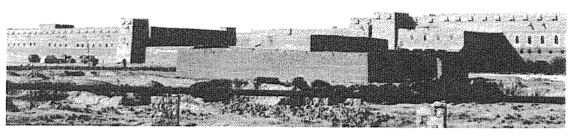
والمباني الداخلية للقصر الملكي كما هو متوقع، مغلقة أمام الغرباء، وخصوصاً أمام الأجانب، سوى في حالات الاحتفالات أو المقابلات الملكية الرسمية، حينئذٍ يؤخذ الضيف عبر سلسلة من السلالم والممرات مروراً بحرس القصر بزيهم التقليدي الموحد الرائع، إلى قاعة الاستقبالات الضخمة المتناسقة والمضاءة بنوافذ عريضة محمية بشبك من الحديد. وعندما يتاح للمرء الدخول إلى مجمع القصر، فإنه يعجب بالبراعة، وبالخيال الواسع الذي أبداه المعماريون في ابتكار مثل تلك الزخارف الغريبة في الساحات والسلالم والأبواب والمصاطب المرتبة بحيث تربك المرء أول وهلة، والصفة المميزة الرتيبة لطراز المبنى ولأساليب البناء ولعناصر الديكور محيدة بنشر الكتل وبانعكاسات الضوء والظلال. إن التأثير الكلي لا ينسى، وجو التباين الذي يزداد بفعل خليط من الأزياء الموحدة الرائعة التي يرتديها حراس القصر من ناحية، والملابس المتجهمة والأنيقة التي يرتديها كبار السن والشيوخ والاحتفالات البسيطة من ناحية أخرى.



منظر جزئي للجانب الشرقي من القصر الملكي بالمربع. والحفر في الأرض بجانب الجدران هي مصدر الطين الذي استخدم في بناء جدران القصر.

تمر السيارات التي تزور القصر من خلال بوابة ضيقة يحميها برج ضخم في الركن الواقع إلى الجنوب الشرقي. ويعلو هذا البرج – مثلما هو الحال في كل النقاط المرتفعة في المباني – نوع من القوائم التي تتدلى من كل منها لمبة إضاءة كهربية عارية. وخلال الليل تضاء كل باحات قصر المربع على نحو رائع لمساعدة الدوريات الليلية. ويتذكر الملك عبد العزيز كيف أنه بأربعين رجلاً تقريباً وتحت جنح الليل استعاد قصر عائلته في وسط الرياض[٨]، وهو حريص على تجنب تكرار ذلك الحدث ضده. ويتجاوز عدد حراس القصر المختارين بعناية خمسمئة رجل.

تفوق معماريو القصر وبُناتُه ليس فقط في الإنشاءات العسكرية والدفاعية، ولكن أعطوا أيضاً اهتماماً كبيراً ومهارة لزخرفة الداخل. وهكذا يمكن أن نعد واحدة من ساحات قصر الضيوف مثالاً ممتازاً من نوعها، ويعطي انسجام أجزائها تأثيراً يكون في البداية متزمتاً ولكنه هادئ ومتوازن، وتضفي فكرة الفتحات الثلاثية المتكررة بين أعمدة الأروقة في حافة السقف اللطف والأناقة. وإذا ما وضع المرء في الحسبان بساطة الوسائل التي استخدمت، وصعوبات البناء بالطين والجبس والخشب، في مثل تلك المباني العالية والرقيقة، فإنه يزداد تقديراً للمعماريين العرب. ويزداد ذلك عندما يلاحظ المرء عن قرب أنه لا يوجد جدار واحد رأسي تماماً أو باب أو نافذة مستطيلة تماماً ولا زوج متماثل

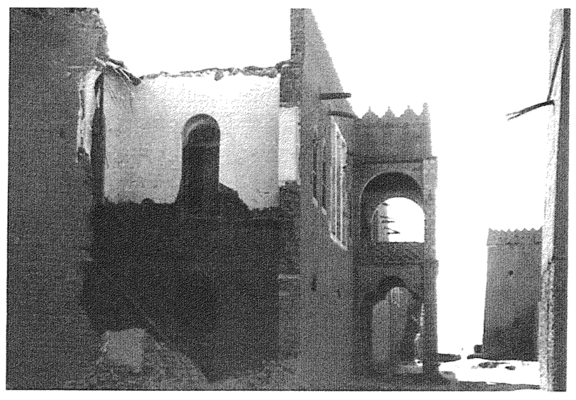


منظر آخر للجزء الشرقي من قصر المربع. ويظهر في اليسار قصر الضيافة بوضوح، ويظهر في مقدمة الصورة القناة التي تغذي الحوض وخزان ماء الشرب في فناء القصر، كما تبدو في الصورة هوائيات أجهزة الإرسال اللاسلكي على أسطح القصر الملكي.

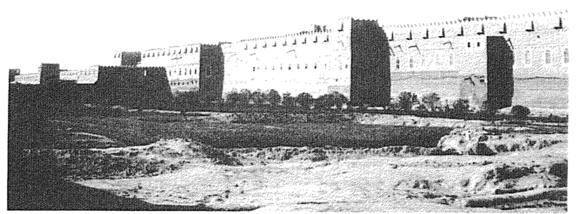
من الأقواس، هذا الاختلاف وعدم التماثل ينطبق أكثر على الزخارف الداخلية وعلى نظام تمديد الأسلاك الكهربية الذي يتألف من أسلاك ممددة على الجدران.

والغرف مزينة ببساطة بدوية تقليدية حيث لا وجود لأي أثاث إلاّ ما تحتويه خيمة بدوية، والأرضيات مفروشة بحصائر بسيطة من جريد النخل مغطاة بسجاد فارسي رائع، وهو في العادة ذو قيمة كبيرة ويوضع السجاد واحدة فوق الأخرى بحيث لا يستطيع الضيف حقيقة أن يقدر جمال كل واحدة منها لأنها موزعة بالآلاف في كل مكان من القصور الملكية، فهي تشكل جزءاً من ثروة الملك عبد العزيز المثيرة للإعجاب.

وقطع الأثاث الأخرى غالباً ما تتألف من صفائح البترول الفارغة المغطاة بمواد ملونة كطاولات صغيرة لصواني الشاي وتستخدم مساند للاتكاء عليها، والجلوس عادة يكون على السجاد مباشرة. بعض الغرف فيها كراسي بمساند للذراعين بدلاً من صفائح البترول المعتادة. أما في قاعات الاستقبال – بما فيها تلك التي يقابل فيها الملك شخصياً الجمهور – فهنالك الكراسي الأوروبية التي اصطفت على طول الجدران تحت مرايا جدارية كبيرة



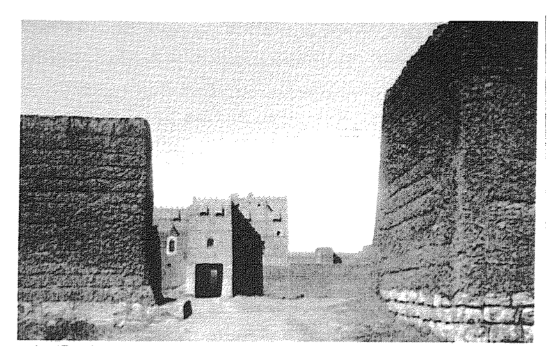
مبنى تأثر بسقوط مطر غزير، ويبدو في يمين الصورة جزء من الحائط الجنوبي للقصر.



المنظر الشرقي لمباني قصر المربع كما تبدو من داخل السور، والخضرة المحيطة بالقصر هي الحديقة.



برج المراقبة الواقع في الركن الجنوبي الشرقي لسور القصر الملكي الذي يطل على البوابة الرئيسة، لاحظ الامتزاج بين العصور والقرن العشرين، المبنى الظاهر في مقدمة الصورة (يسار) هو ركن قصر الضيافة.



فجوة غير مبنية في الجدار الشرقي لقصر المربع مع بوابة فرعية، لاحظ سمك الجدران المتفاوت.

مزينة بكتابات عديدة وتصميمات زهرية بحيث لا يمكن استخدامها كمرايا، وتصبح كأشياء للزينة. وتوجد في الغالب ساعات بندولية من القرن التاسع عشر، وهي ذات قيمة كبيرة في منطقة تعد الساعة فيها نوعاً من الرفاهية، ويجتمع وجود الغبار وتكرار حدوث العواصف الرملية إلى تعطيل عمل ساعة الجيب أو ساعة اليد، ولا يوجد أي نوع آخر من الأثاث، كما لا تستطيع الأرضيات على الأرجح، تحمّل وزنها. وتستبدل في الحياة المنزلية البسيطة في نجد، خزانات الملابس بكوى (تجاويف) في الجدران أو بصناديق لحفظ ممتلكات النساء، والطاولات غير ضرورية، ما عدا الأجانب الذين توفر لهم في قصر الضيوف، لأن الصواني الضخمة التي يأكل عليها المرء مع الجماعة، والتي توضع على السجاجيد ذات ارتفاع كافٍ، أما قطع الأثاث التي تستخدم لأغراض جمالية كالمرايا مثلاً فهي محرمة، حسب التقليد الإسلامي المتبع في نجد[٩].

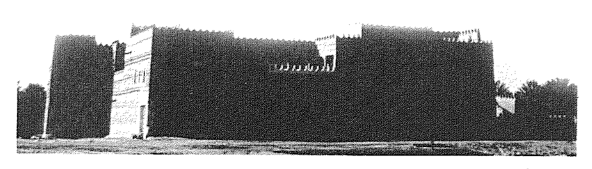
وقد تم إدخال بندين فقط من بنود التقنية الحديثة: الإضاءة الكهربية المنتشرة جداً، ويتم إنتاجها بواسطة المولدات التي تعمل على الزيت أو الكاز (الكيروسين)، والتليفون. وتمارس النظافة الشخصية بوسيلة الدش البدائي المكون من أباريق نحاسية ضخمة لتجميع الماء للاغتسال، وأباريق من النحاس للوضوء والتدابير الصحية في الحد الأدنى.

وحتى اليوم في نجد، وعلى الرغم من فترة الازدهار التي شهدتها بشكل أكبر مما عرفته المنطقة في أي وقت سابق اعتماداً على الدخل من الحج، وعوائد البترول، فإن الطريقة

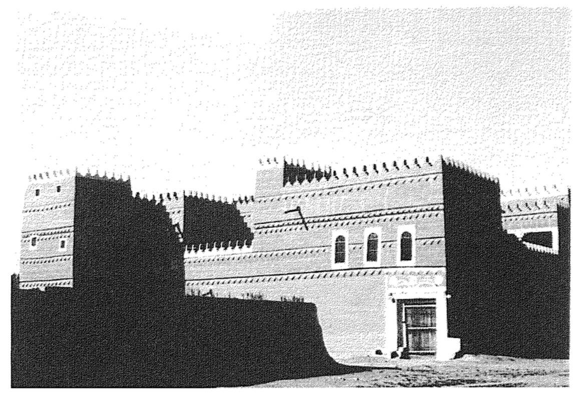
البسيطة للحياة التي يتبعها أتباع الملك عبد العزيز مستمرة من دون تغيير. والمدهش مشاهدة نقاء الإيمان في نجد وخصوصاً وسط الطبقات الحاكمة، المطلعة على طريقة الحياة الأوروبية وخداع السياسات الدولية، ومفاتن الدول العربية القريبة من الحياة الأوروبية مثل سورية ومصر. وهذا التمسك بالهدف والإيمان الراسخ مستمد من عظمة الملك عبد العزيز المثل الأعلى والقوة الدافعة لبلده. إن المودة والتبجيل والاحترام الذي يتبعه ويطيعه به أتباعه هي ثمرة حكمته.

يأتي المرء عند مغادرة مجمع القصر إلى طريق جيد معبد بالحصى، طوله كيلومتران يؤدي إلى مدينة الرياض، ويوجد في الجانب الأيمن للميدان الواقع جنوب شرق القصر الملكي البيت الكبير الذي تقيم فيه عائلة أبي سعد وهم من أفراد العائلة المالكة، أما القصر الكبير الواقع إلى اليسار فهو قصر أخت الملك نورة المتزوجة من أحد أشجع القادة العسكريين للملك عبد العزيز[١٠].

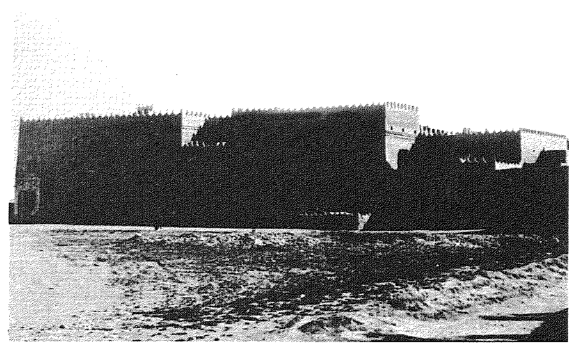
ويرى المرء وراء هذين البيتين الكبيرين القصر ذا الطابقين الخاص بالأمير محمد، الابن الثالث من أبناء الملك. والأرض الصحراوية البينية مستوية لأكثر من كيلومتر واحد، ثم تنحدر بشكل خفيف يسمح للمرء برؤية منظر مدينة الرياض البسيطة والرائعة، وتوجد سلسلة من الأبراج الدائرية القوية تحيط بمبنى ضخم هو قلعة الرياض التي تشرف على كل المباني وأسوار المدينة المزودة أيضاً بأبراج في نقاط استراتيجية[١١].



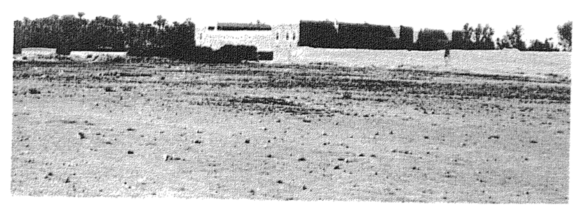
دار أبناء أبي سعد المقابلة لقصر المربع من الناحية الجنوبية.



منظر آخر لدار أبناء أبي سعد كما تبدو للقادمين إلى الرياض، ويبدو الجسر واضحاً في مقدمة الصورة.



دار الأميرة نورة - بجوار المبنى السابق على يسار الطريق المؤدي إلى الرياض.



قصر الأمير محمد في شمال الرياض.



منظر عام للرياض، كما يُرى من الطريق المؤدي إلى المدينة، ويبدو الحصن في يمين الصورة، والقصر الملكي القديم في الخلفية (وسط).

ويمكن للمرء أن يرى القصر الملكي السابق الضخم من مكان بعيد في وسط المدينة بسوره ذي الفتحات والخاص بعائلة آل سعود، وخارج الجدران في كل اتجاه يمتد صف طويل من خيام وأكواخ البدو التي تتغير بحدة في سوادها مع اللون الأصفر السائد للمباني المحيطة بها. إلى حد ما، وقبل الوصول إلى سور المدينة يجد المرء إلى يساره فناء مستطيلاً ضخماً مرتفعاً قليلاً بمحراب في وسط الجدار الغربي، هذا هو المصلى أو مكان الصلاة الجماعية الذي يستخدم في مناسبات خاصة مثل صلاة العيد، ويشير المحراب إلى القبلة أو اتجاه مكة، وعندما لا يكون هذا الفناء مستخدماً توزع فيه هبات الطعام لفقراء المدينة.

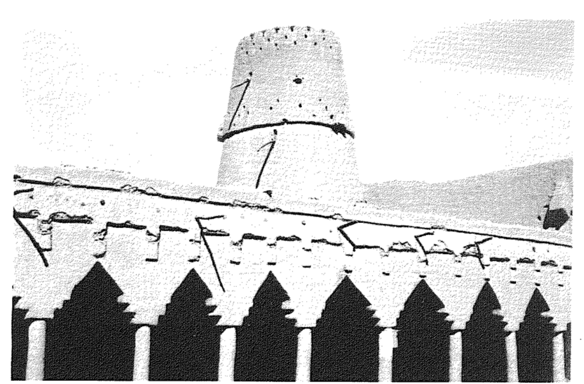
ويتم الدخول إلى المدينة عبر بوابة الثميري ذات الأبراج في الزاوية الشمالية، وهي المدخل الرئيس للرياض، والمدخل ذو فتحات ومزود ببوابتين خشبيتين قويتين ومحميتين بحراس مسلحين وتقفلان في الليل، مثل كل البوابات الأخرى، وذلك لعزل المدينة عن العالم الخارجي، ويوجد برج للمراقبة منصوب على الطابق الثاني، ويؤدي الشارع الرئيس، من بوابة الثميري مباشرة إلى الميدان. يرى المرء في مواجهة الشارع على اليمين، باحة تؤدي إلى مسجد القصر الذي هو واحد من أجمل مباني الرياض الدينية، إن بساطة المبنى مختلفة عن المساجد المماثلة في العالم العربي، فكل شيء بسيط من الأروقة إلى المنارة المخروطية الضخمة التي تشهد على استحالة نصب مبانٍ مرتفعة مستقيمة بالطين. تبدي كل المساجد (بين خمسة عشر وعشرين، وفقاً لفيلبي) ملامح متماثلة ويمكن تمييزها بصعوبة عن المباني المحيطة لعدم وجود المنارات العالية.

ينتهي الطريق على بعد أربعمئة متر تقريباً من بوابة الثميري إلى ميدان السوق المحاط بأسوار أنيقة مرتفعة ذات فتحات لإطلاق النار، وهو مكتظ في معظم أوقات اليوم بالمشترين والمارة. والجانب الجنوبي من الميدان يحتله بالكامل القصر الملكي السابق الذي تم توسيعة وتحسينه في السنوات القريبة الماضية، وفي الجانب الغربي نجد أن الميدان يحده رواق طويل يربط القصر الملكي بوزارة المالية، أو الخزانة، أو بيت المال. يتألف أطول جانب من الميدان من منازل سكنية خاصة وسطها شارعان ضيقان يصلان إلى قلب المدينة. إن الأسلوب البسيط المتقشف والمتناسق للنمط المعماري مضافاً إليه جمع من البدو، يترك انطباعاً لا ينسى، فهناك مجموعات من البدو تقف متحدثة إلى أعضاء قافلة وصلت حديثاً أو يهرعون بخطى متئدة إلى المكاتب الحكومية في الميدان.

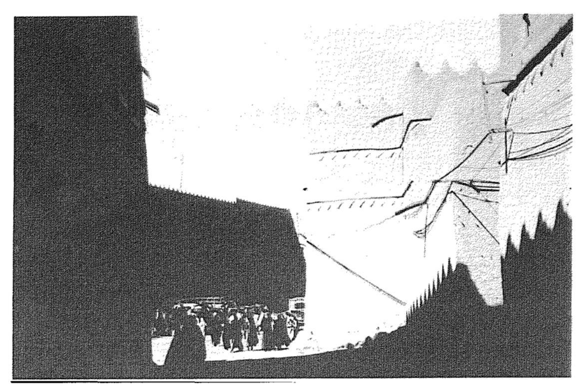
يؤدي الباب الخشبي الضخم للقصر القديم إلى ساحة هادئة محاطة بأسوار القصر ويممر في الطابق الأول يسنده رواق على أعمدة، يشبه ما وصفناه في ميدان السوق، وهذه الساحة هي مكان وقوف القوافل التي تجلب البضائع من كل الأنواع إلى المخازن الملكية،



الشارع الرئيس المؤدي إلى السوق مروراً ببوابة الثميري.



صحن المسجد ومنارته في احد مساجد الرياض الرئيسة (مسجد القصر الواقع على الشارع العام بمدينة الرياض).

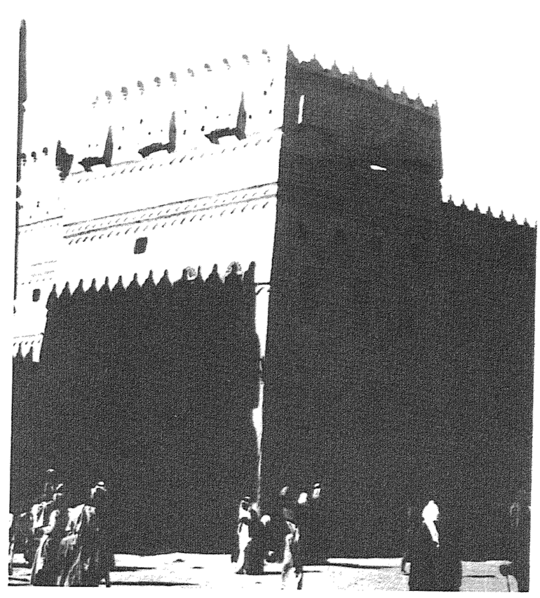


ساحة السوق في نهاية الشارع العام في الرياض (الشارع الرئيس في الرياض) ويبدو في يمين الصورة بيت المال وخلفه القصر الملكي.

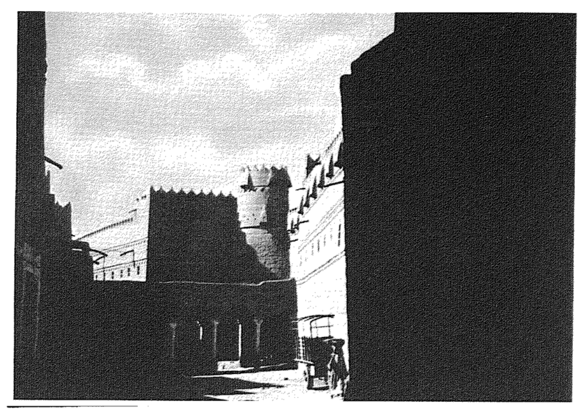
لأن الملك عبد العزيز ليس ملكاً بالاسم فقط، بل إن هداياه وإعاناته ملكية أيضاً في سخائها.

يمر المرء من ميدان السوق وراء الرواق الذي يصل القصر بالخزانة ثم يدخل شارعاً طويلاً منحدراً بحوانيت صغيرة على جانبيه يؤدي إلى موقع السوق الأدنى المزدحم بالمتسوقين والمحاط بمجموعة من الحوانيت الصغيرة. وعلى الجانب الشمالي تتراجع الحوانيت إلى الجدار الخارجي للجامع الكبير، بينما يوجد في الجانب المقابل خليط من الأعمال الصغيرة تملأ الأزقة الضيقة المغطاة بقطع قماشية بيضاء لحماية الأقمشة والبضائع الأخرى سريعة العطب من الأضرار الناجمة من حرارة الشمس.

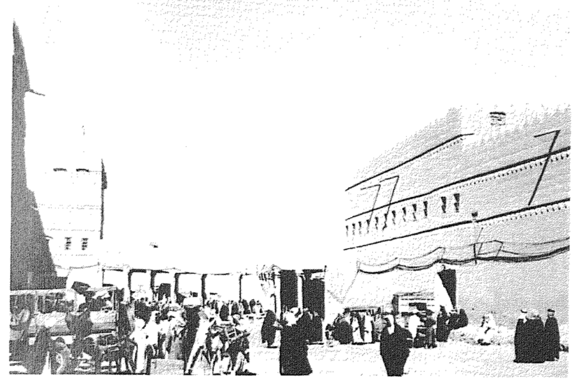
تبيع المحلات في الرياض كل أنواع البضائع المستخدمة في الحياة المحلية من الآنية والأدوات المعدنية التي يصنعها الحدادون في وقت الطلب إلى علب الطعام ومن البهارات إلى بكرات القطن، إلا أننا نلاحظ الفرق المهم بينها وبين المدن الشرق أوسطية الأخرى، هذا الاختلاف هو الإحساس بالهدوء التام والأمانة التي يجدها المرء في كل مكان، من المساومة على البضائع إلى الأخلاق والعادات. ويعرض تجار تبديل العملة عملاتهم المختلفة (حتى العملات المعدنية من الذهب والفضة) دون أي شكوك تجاه المارة، لقد



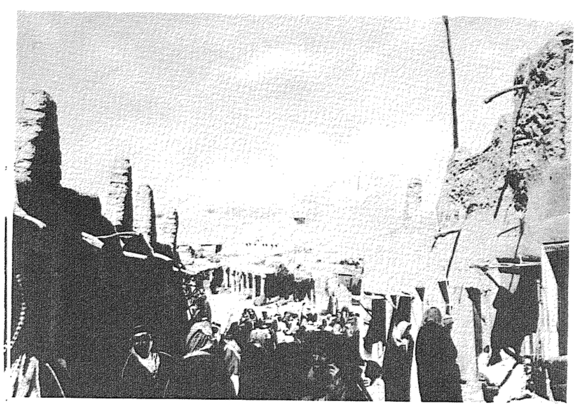
برج المراقبة في ركن القصر الملكي يطل على الجزء العلوي لمنطقة السوق في الرياض.



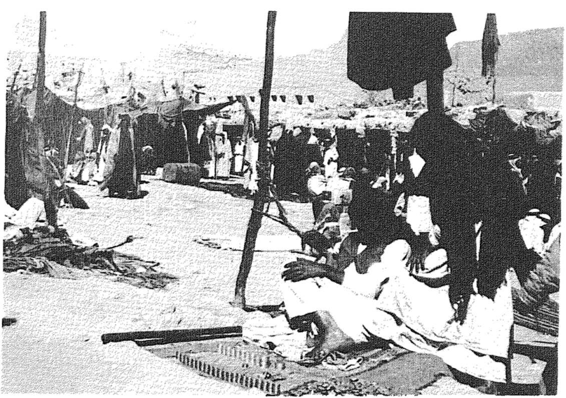
الفناء الداخلي للقصر الملكي القديم، ويفتح على الناحية الجنوبية من منطقة السوق.



الجزء العلوي من منطقة السوق في الرياض (الناحية الغربية)، ويصل الرواق بين القصر الملكي (يسار) والمالية (يمين)، ويؤدي إلى شارع منحدر يفتح على الجزء السفلي من منطقة السوق.



الشارع الموصل بين الجزأين العلوي والسفلي من منطقة السوق.



صراف نقود يعرض ما لديه بكل ثقة وطمأنينة وعلى مرأى من المارة المتفرجين، هذا المشهد لا يمكن أن نراه في أي مكان من العالم إلا في منطقة سوق الرياض.



زقاق ضيق في سوق صغير مسقوف خاص ببيع الأقمشة.



المساومة على السعر مع صانع الأحذية التقليدية بمنطقة السوق في الرياض.

فُرِضَ هذا الجو من الأمن والثقة بالتهديدات الموجهة للمجرمين، ولكن الآن - وبعد عشرين سنة - يعتمد الأمن على الاعتراف بمميزات النظام أكثر منه على الخوف من الجزاء، والزائر الأوروبي يمكنه فقط مقارنة هذا الشعور بالثقة والأمانة بما هي عليه الحال في بلده.

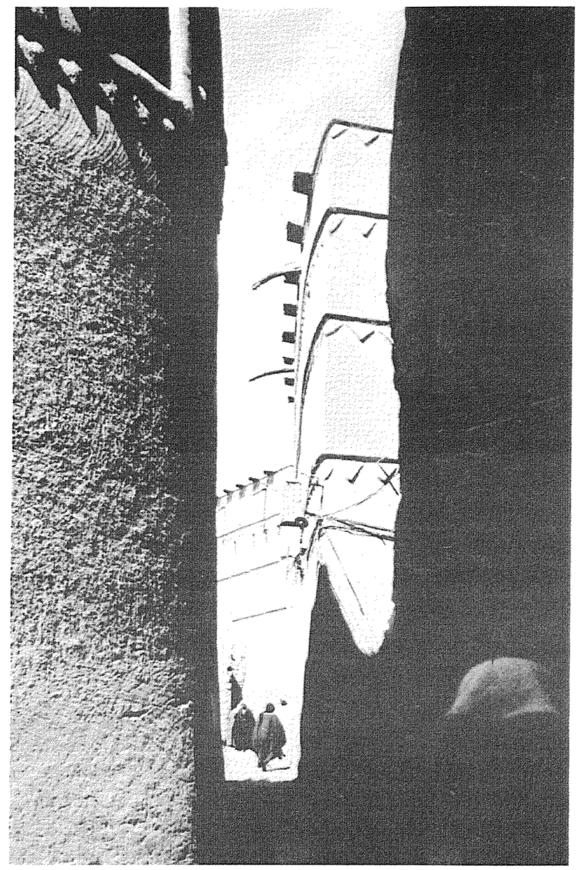
يصل المرء بسرعة وراء السوق من خلال زقاق متعرج، إلى الطرف المقابل للمدينة: أي إلى بوابة البديعة.

تقع المنطقة الحضرية للرياض بشكل رئيس جنوب خط الرحلة الذي وصفناه سابقاً، وبغض النظر عن الحصن، فإن المبنى الوحيد باتجاه الشمال هو الجامع الكبير الذي يقع في الزاوية الشمالية الغربية للمدينة والذي وصفه فيلبي.

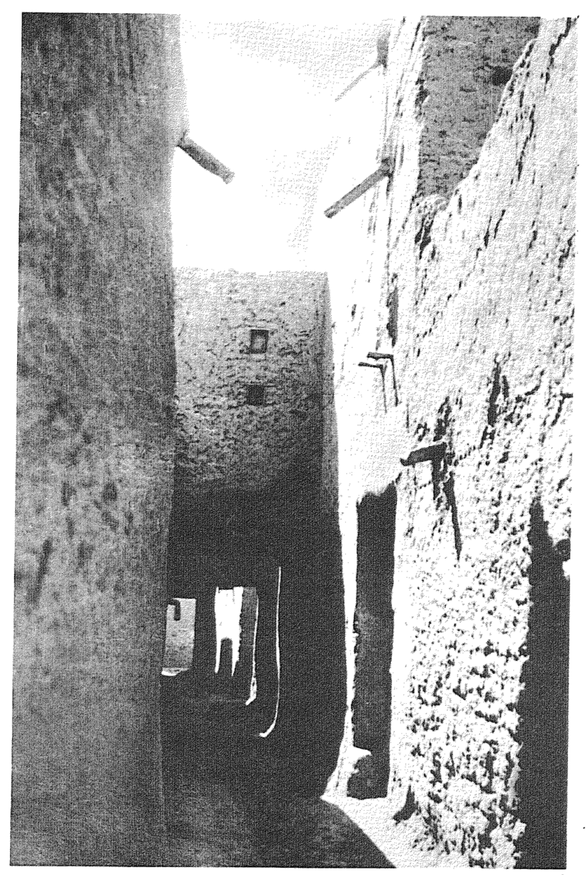
يصل المرء إلى قلب المدينة من السوق عن طريق أحد المسارات التي تتفرع من ميدان السوق الشمالي، قرب القصر الملكي، ويرجع التركيز غير العادي للمنازل في مساحة محصورة إلى عدة عوامل مجتمعة منها القيود التي يفرضها الطقس المحلي، والتطور غير المنتظم للمدينة التي تحميها جدران دائرية عالية من أعداء قدماء، وهشاشة المباني المبنية من الطين الخام، وكلما كانت المنطقة المراد الدفاع عنها صغيرة سهل الدفاع عنها. وتشكل المنازل نظاماً من الدعم المتبادل عن طريق الجسور والدعائم والدهاليز ودعامات المباني التي تسمح أيضاً ببناء طوابق أكثر، مما يؤدي إلى تضييق الطرق والأزقة لتغدو مجرد ممرات متعرجة مظللة، تبقى نظيفة على الرغم من عدم تعبيد التربة المطروقة.

يحتوي الجزء الجنوبي من الرياض على مبنيين حديثين مهمين، بناهما الملك عبد العزيز هما محطة الاتصالات اللاسلكية القوية، والموقف (الكراج) الملكي الواسع وورش صيانة السيارات، القادرة على القيام بالتجديدات الكبيرة بالإضافة إلى الصيانة العادية.

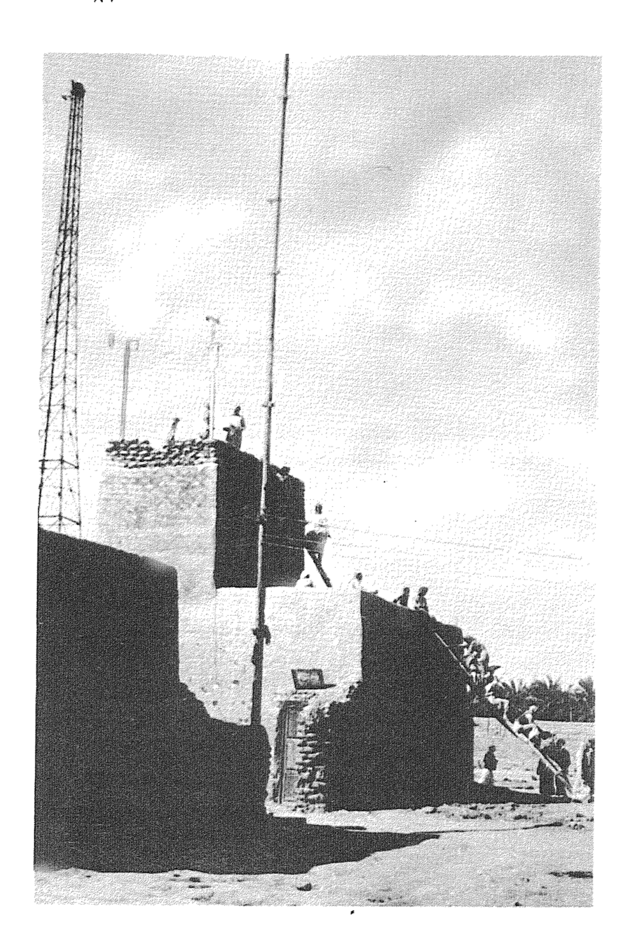
تحد الرياض من الجنوب الواحات التي تمتد عدة كيلومترات لتصل بذلك إلى المناطق الإنتاجية غير المأهولة. ويعيش عدة آلاف من البدو والعمال اليدويين خارج السور، ويمارسون حياتهم بطرقهم التقليدية. ومن سحر الحياة في الرياض بالنسبة إلى الأوروبي أن يكتشف طريقة عيش ثلاثين ألفاً من السكان في طقس رديء وفي موقع بعيد جداً عن الموانىء البحرية وعن المدن الداخلية الكبيرة، إلاّ أن المرء يمكن أن يجد في أسواق الرياض أنواعاً كثيرة من الواردات من الهند واليابان وإنجلترا وألمانيا والولايات المتحدة الأمريكية، بأسعار عادية، ويكمن السر في القرار الحكيم للملك بتقليل عدد سيارات النقل في المملكة العربية السعودية، إنه مفهوم «حد الكفاف» - المتجذر في التقاليد، والذي تفرضه

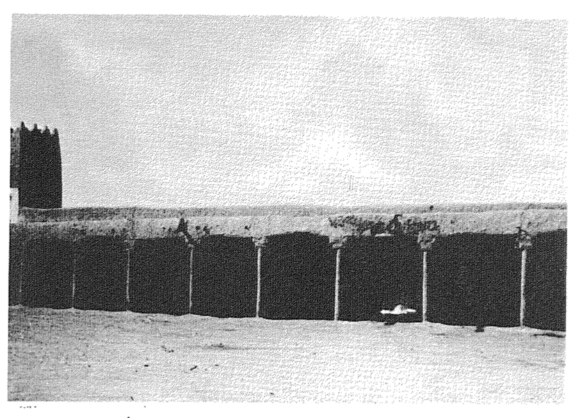


شارع في الرياض يصل بين منطقة السوق ووسط المدينة.



أحد الشوارع التقليدية في الرياض.

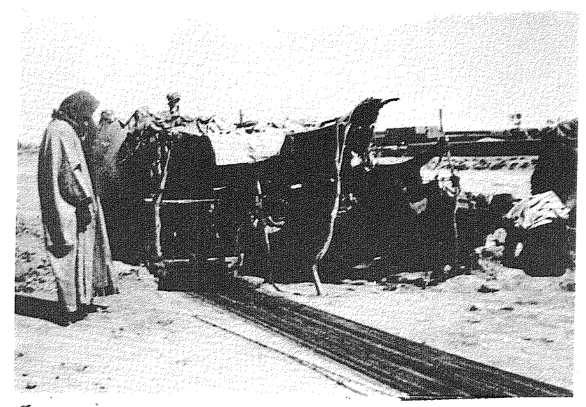




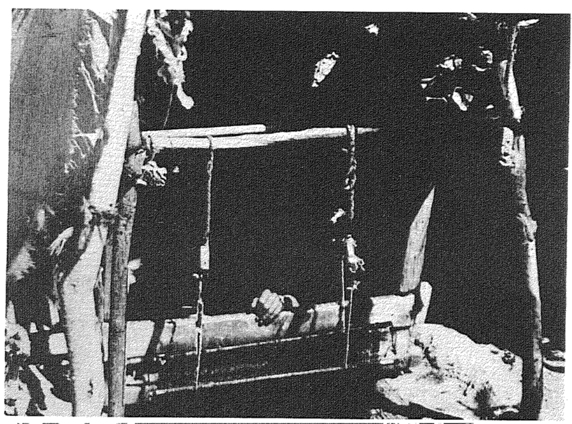
كراج القصر الملكي بالرياض - جميع المظلات خالية إلا مظلة واحدة، وهذه إشارة إلى أن جلالته غير موجود في القصر.



تبدأ واحات النخيل الخضراء عند الحدود الجنوبية للمدينة.



نساج يدوي يقوم بنسج الصوف خارج بوابات المدينة.



نساج في أثناء عمله في صنع عباءة من وبر الجمال.

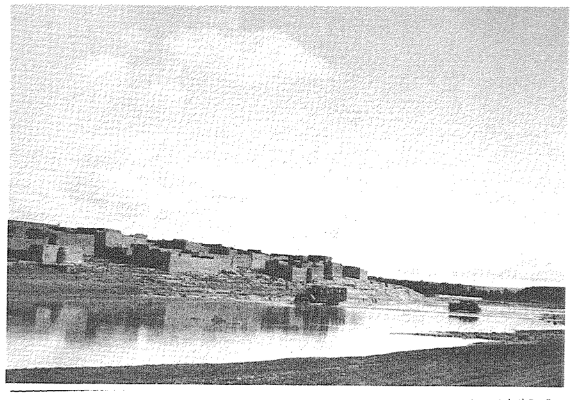
البيئة - إلى جانب نظام النقل بقوافل الجمال الذي هو مجاني في واقع الأمر، ويمكن أن يسمح بمثل هذه التجارة الداخلية، ويتلقى كل مركز مأهول بالسكان في نجد حصته من الواردات.

هناك سر آخر يحيط بهذه المدينة التي تحكم وتقود وتراقب منطقة مساحتها أكثر من مليوني كيلومتر مربع من قصور بنيت من الطين المحروق، ومعزولة في أكثر الصحاري قسوة. إن أي شخص يأتي من دلتا دجلة والفرات، مهد ثقافات ما بين النهرين القديمة، لا يمكن إلا أن يتذكر الصور المطبوعة في الذهن عن المدن الأثرية لنبوخذ نصر وبابل، ووراء واجهاتها المهيبة تختفي هشاشة الرجال والأفكار والأفعال والأحداث، ويبدو أنه هنا في قلب الصحراء، يمكن أن يجد المرء واحة تقاوم - في كل لحظة - ضرورات الزمن. إن الشخصية غير العادية للملك عبد العزيز وقوة الإيمان النقي هما المسؤولتان عن حفظ الحياة والحضارة في أحد أسوأ المناخات على وجه الأرض.

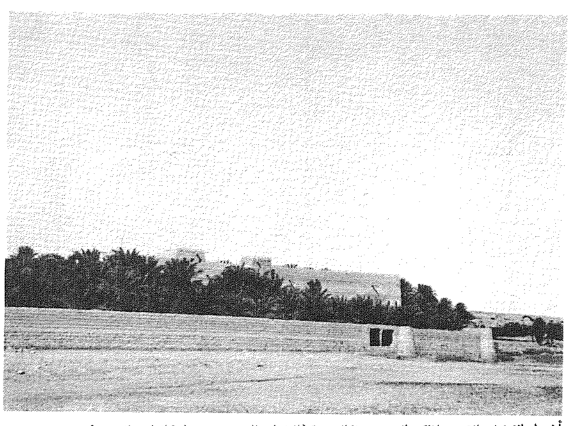
قصر البديعة الصيفي

تقع بوابة البديعة في الجدار الشمالي الشرقي للقصر، على المسار الممتاز (الذي يتفرع في نقطة معينة إلى قصر المربع)، والذي يؤدي بعد ستة كيلومترات إلى وادي الباطن. يجري الوادي شمال - جنوب، وباتجاه مواز لاتجاه واحة الرياض، ويحتوي على الوادي الذي يدعى الباطن، والذي يكون جافاً في معظم أوقات السنة. بطن الوادي غير مستوٍ تقريباً، وتتعرض طبقاته الكلسية تدريجياً للتعرية بفعل الأمطار العرضية وعمل الرياح، وتساعد المناطق المنخفضة التي تحتفظ بالماء مدة أطول على الاحتفاظ ببعض الحقول المروية الغنية التي تشكل حلقة من الواحات الصغيرة الخضراء في الأرض الحجرية البنية، والواحة الأكثر أهمية هي واحة البديعة، مع القصر الملكي الصيفي الذي بناه الملك فيها. ويتكون القصر من مبنيين رئيسين وعدة مبانٍ صغيرة أخرى منتشرة في بستان النخيل. وقد أقيمت مبانٍ منفصلة للنساء والرجال والضيوف، بالإضافة إلى الخدمات التي توجد في الطابق الأرضي في المباني الرئيسة أو في خيام صغيرة مستقلة أكثر لما يحيط به من جمال.

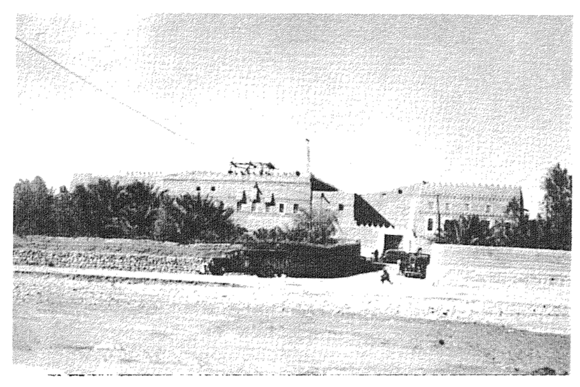
الطراز المعماري لهذا القصر هو نفس الطراز التقليدي لقصر الرياض المزود بشرفات ومصاطب تظهر طبيعته الأساسية بوصفه قصراً صيفياً، والديكور الداخلي مأخوذ من أشكال عربية مميزة مزخرفة باللون الأبيض على الخلفية البنية، والغرف مؤثثة بمقاعد



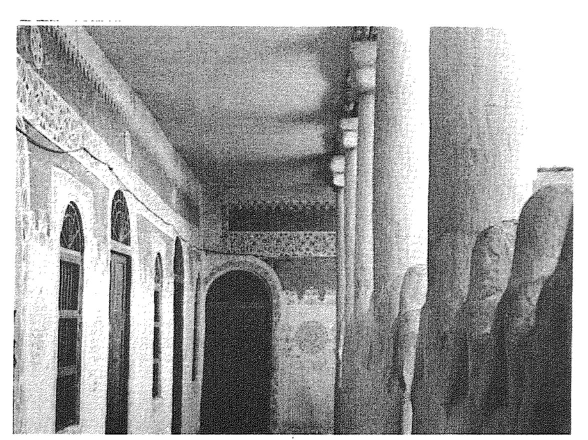
قرية الباطن ووادي الباطن ويبدو الوادي في الصورة عقب أمطار غزيرة.



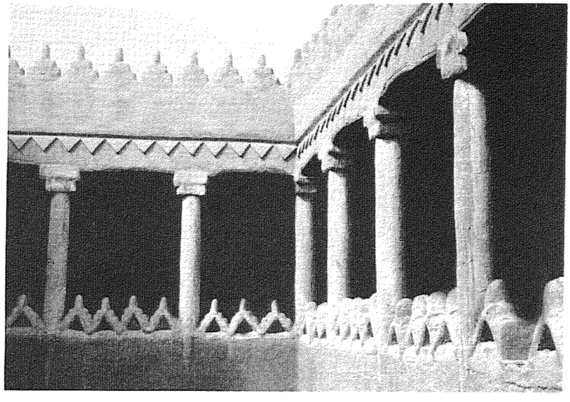
أشجار النخيل والقصر الملكي الصيفي في البديعة (التقطت الصورة من حافة الوادي البعيدة).



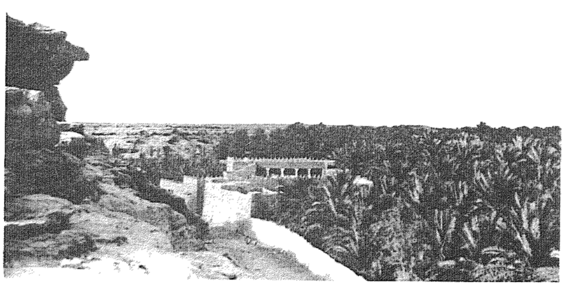
مدخل القصر الملكي الصيفي في البديعة.



جناح الحريم في القصر الملكي الصيفي في البديعة، لاحظ التمديدات الكهربائية البدائية.



الممر المؤدي إلى الطابق العلوي، حيث غرف النوم في قصر البديعة.



أحد مباني القصر الملكي الصيفي في البديعة وهو محاط بمزارع النخيل الكثيفة. لاحظ كيف تؤكد الصحراء قسوتها وخشونتها بمجرد الخروج من قاع الوادي.

ذات مساند وأسرة حديدية وطاولات ومظلات في مكان الخزانات وحمامات بالدش، والأرضيات مغطاة بعدة طبقات من السجاد الفارسي الرائع يتغاير في نظر الأوروبي على نحو غريب مع خليط الأثاث الغربي الموجود فيها، لقد مُنحتُ فرصة القيام بزيارة القصر لعدم وجود أحد فيه.

وقد سُمّيت البديعة بهذا الاسم بسبب مائها الممتاز الذي يتم الحصول عليه من عدد كبير من الآبار، وبسبب نضارة بستان النخيل الذي هو مثال لخصوبة أرض لا ينقصها إلاّ الماء لتزدهر بكل أنواع النباتات، والليالي المقمرة ساحرة، بالقدر الذي يصورها لنا الأدب العربي.

يأخذ المسافر – عند الرجوع إلى العاصمة – الطريق الطويل الذي يؤدي إلى مكة والبحر الأحمر: ١١٤٠ كيلومتراً إلى البحر، إذا كان على المرء أن يدور حول المدينة المقدسة، وألف كيلومتر إلى البحر إذا سمح للمرء أن يمر عبرها. آخر ما يلمحه المسافر المغادر وراءه هو قصر المربع، مقر الملك. ويتفرع المسار الآن شمالاً إلى الشمال الغربي، بمواجهة سهل جبل طويق، الذي يمثل العمود الفقري للمناطق الخصبة في نجد، حيث يجلب إليها مياه الأمطار التي تجري على جانبيه.

المرحلة السادسة

الرياض إلى مرات (١٦١,١كيلومتر)

ملخص: السير مرهق جداً عبر المرحلة كلها تقريباً: امتدادات صحراوية على أرض وعرة تتبعها أجزاء متعبة جداً على طول وادي حنيفة، عبر أرض مزروعة ومروية. وتوجد شقوق وصدوع وممرات ضيقة وقنوات ري صغيرة غير مغطاة تتعاقب في تسلسل لا ينقطع عبر عدة كيلومترات. يوجد قطاع من الجبل عند الكيلومتر ٩٥(٦٦) بطول ٣ كيلومترات تقريباً يتضمن منحدراً حاداً وخطيراً بمنحنيات حادة، لكن الخمسين كيلومتراً الأخيرة أفضل من سابقتها.

الطريق صعب في الموسم الممطر، بسبب الطين السائب الذي يشكل الأراضي الزراعية المنخفضة التي نعبرها في الجزء الأول من المرحلة، والذي هو من نفس طبيعة الجزء الأخير، وفي حالة الفيضان الشديد يصبح بطن وادي حنيفة غير قابل للمرور.

متوسط السرعة منخفض جداً، وتتأثر السيارات بشكل كبير، خصوصاً فيما يتعلق بالمساعدات والعجلات، ومتوسط الوقت المطلوب: ٥,٣٠ ساعات.

ومن وجهة نظر جغرافية وتاريخية، فإن هذه المرحلة هي أكثر مراحل الطريق أهمية. وبصرف النظر عن الأدلة الكثيرة على وجود مناطق استيطان قديمة، يعبر الطريق أو يمر بجانب قرى الجبيلة (الكيلومتر ٤٥,٩ – ١١٥,٢) والعيينة (الكيلومتر ٥٢–١٠٩) في وادي حنيفة، وإلى أبعد قليلاً إلى العوينة (الكيلومتر ١١٢–٤٩) عند سفح سلسلة جبال طويق، والمنطقة كلها غنية بالمياه والزراعة الدائمة، وهي مشهورة بمراعيها وتوفر الصيد فيها .

المفارق والتقاطعات متعددة، إلى المجمعة في سدير (الكيلومتر ٨,٣ – ١٥٢,٨)، والخفس (الكيلومتر ٤٤,٩ – ١١٦,٢)، وشقراء (٣كيلومترات من مرات)، وأخيراً عند الكيلومتر ٧٥,٥ (٨٥,٦) يندمج الطريق بممر قليل الاستخدام يعود إلى الرياض.

الخرائط : صفحة الرياض (ن ج ٣٨) من خريطة العالم ١:١,٠٠٠,٠٠٠.

يتبع المرء عند مغادرة المدينة ذات الأسوار، الطريق المعبد المؤدي إلى قصر المربع الملكي، مواصلاً إلى الشمال بينما يترك القصر إلى اليسار، ويمكن رؤية المسارات القادمة من العراق والأحساء (عن طريق رماح) واضحة على اليمين.

يتفرع الطريق المؤدي إلى الملقا على اليمين بزاوية ٩٠° ويمكن أن تتابع العين اللون الخفيف للمسار حتى شعب سلسلة جبال الجبيل التي يمكن أن نرى بوضوح على قمتها تجويفاً طبيعياً، قرب الممر الصاعد، ويتفرع الطريق الرئيس إلى رماح (عن طريق البويب) في زاوية حادة، ويختفي بسرعة وسط التلال التي تطوق الأفق إلى الشمال الشرقي.

يعد الطريق الذي نسلكه الشريان الرئيس لحركة السيارات في المملكة العربية السعودية الذي يربط عاصمتي المملكة (الرياض ومكة)، بالإضافة إلى أنه يحمل في قطاعه الأول حركة المرور بين الرياض والمناطق الخصبة في القصيم وجبل شمر التي تستخدم - ابتداءً من الرياض - هذا الطريق مسافة ١٥٠ كيلومتراً (قيست المسافة من الساحة الموجودة أمام القصر الملكي، وليس من المدينة والفرق نحو ٣ كيلومترات)، وعلى الرغم من أهمية هذا الطريق ليس هناك دليل على وجود صيانة أو تحسينات على طوله.

يتسلق الممر مرتفعات قاحلة وحجرية، ليدخل سهل طويق الذي يتألف من سهل حجري عريض خالٍ من الشجر، بسلاسل منخفضة تتقاطع على نحو عشوائي في كل الاتجاهات. ويوجد عند الكيلومتر ٨,٣ (١٥٢,٨) مفرق يؤدي، يميناً، إلى المجمعة في سدير، وهي مدينة كبيرة على بعد نحو ٢٠٠ كيلومتر شمال غرب الرياض، ويبقى المرء إلى اليسار، حيث يفترق الممران بشكل تدريجي لنحو مئة متر، ويوصف الممر الذي نسير عليه بالوعورة لغلبة الصخور والصدوع والشقوق عليه.

ينعطف الطريق بعد ذلك بقليل تدريجياً إلى الغرب، متجهاً في النهاية شمال غرب، ويدور عند الكيلومتر ١١,٥ (١٤٩,٦) قريباً من سلسلة تلال مخروطية الشكل إلى اليمين، وهي داكنة اللون، ويصل ارتفاعها إلى عدة عشرات من الأمتار، والممر يصعد ويهبط، مع وجود كثير من الشقوق والصدوع المتعبة في المواسم الممطرة بسبب التربة الطفيلية الهشة، وتظهر نباتات هزيلة لأول مرة في التجاويف، ثم نمر عند الكيلومتر ١٩,٠ (١٤٢,١) برابية يعلوها ركام من الحجارة إلى اليمين، وبعد ذلك يأتي سهل متموج ينحدر ببطء، ويتكون من تربة صلبة، وبعد عدة كيلومترات يظهر للعيان سهل أخضر صغير، فيه زراعة كثيفة، ولكنه خالٍ من السكان.

نصل بعد عبور الحدود الخارجية البعيدة للسهل إلى مرتفع صغير عند الكيلومتر ٣٨,٣ (١٢٢,٨)، معلَم بركام حجارة يقف إلى اليمين بارتفاع نحو مترين في الجوار المباشر

للممر، ويعطي المرتفع منظراً مشوقاً، وإلى الشمال الغربي باتجاه الممر تنحدر الأرض إلى سهل مزروع قريب، إذ يظهر أول دليل على وجود المساكن البشرية، هذا هو فرع من بطن وادي حنيفة الذي نتبع قناته الرئيسة صعوداً إلى الشمال، وينتصب على مسافة قليلة إلى يسار الممر برج أبيض أسطواني صغير بارتفاع نحو خمسة أمتار، وهو مركز مراقبة سابق يستخدم الآن علامة على الطريق، وبالنظر إلى الوراء - إلى الشرق والشمال الشرقي- تظهر في الأفق البعيد سلسلة من الجبال ذات قمة مسطحة تشبه الحاجز، وهذا التشكيل، الذي يمثل النمط الشائع في نجد، ليس إلاّ التشكيل الذي عبرناه عند ممر البويب. في الطريق من رماح وعند سفحه تقع الخفس، وهي منطقة تكثر فيها النباتات والمراعي، وتظهر في الخريطة بوصفها منطقة مهمة، ويوجد فيها أحد المقار الصيفية المفضلة لدى الملك.

ويهبط الطريق برفق على أرض حجرية وعرة إلى السهل المزروع الذي يشكل رقعة خضراء في وسط التربة الطينية الصفراء، ويوجد في السهل عند الكيلومتر ٤٤,٩ (١١٦,٢) مفرق تقوم عنده لوحة مثبته بمعلم على عمود يؤدي إلى الخفس، ويدور هذا المسار حول شجرة وحيدة نحو مئة متر، إنه منظر غير مألوف في صحارى الجزيرة العربية، وعزلة المكان يعكسها وجود آثار مهدمة لمنزل كان يقطنه سكان محليون.

يدور السهل الرئيس بعد الانحناء يساراً حول حدود الأرض المزروعة، ماراً بالكيلومتر ٤٥,٩ (١١٥,٢) من خلال عدد من المباني الطينية القديمة، معظمها خرائب، وبعد مسافة بسيطة يزداد عدد المنازل ويتحسن منظرها وتتجمع في قرية مكوّنةً القسم المنخفض من الجبيلة، ويصبح الممر ضيقاً جداً تحفه أسوار الحقول والمباني، ثم يميل إلى الوعورة الشديدة بفعل الوجود المتواصل لقنوات الري الصغيرة الجافة التي نعبرها عن طريق الصدوع الحادة. وبعد المرور بعدد من الآبار المتماثلة، يسير الممر حول نتوء صخري حاد، ثم يتركها على يمينه، قبل أن ينحني شمالاً ليدخل بطن وادي حنيفة، وتظهر على قمة النتوء الصخري للجبل المباني التي تشكل الجسم الرئيس للجبيلة في موقع مطل يرتفع نحو مئة متر فوق الممر، ويقدر أن هذه القرية الكبيرة تضم حالياً بين خمسمئة وستمئة فرد (الكيلومتر ٤٦,٦ - ١١٤,٥).

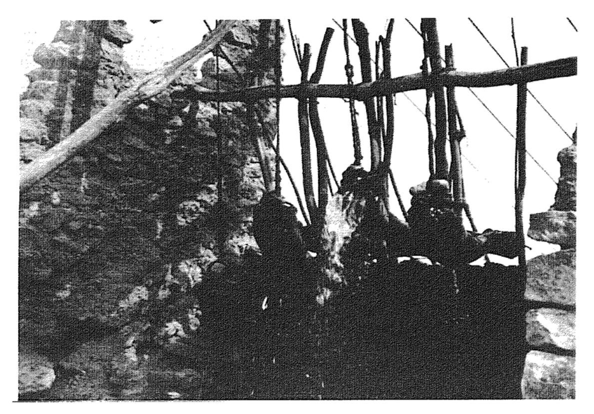
وحيث إن الجبيلة تقع في أكثر المناطق أهمية من الناحية الاستراتيجية وهي المنطقة العليا في وادي حنيفة - الوادي التاريخي الذي ما زال يغذي واحدة من أكثر مناطق نجد من حيث عدد السكان والخصوبة - فيمكن للجبيلة أن تفتخر بتاريخ قديم يرجع إلى فجر الإسلام، وهذا هو الوصف الذي يصفها به فيلبي (الجزيرة العربية الوهابية، لندن ١٩٢٨، ص٧٢-٧٣)؛ والجبيلة هي واحدة من أوائل مستوطنات بني حنيفة الذين أعطوا



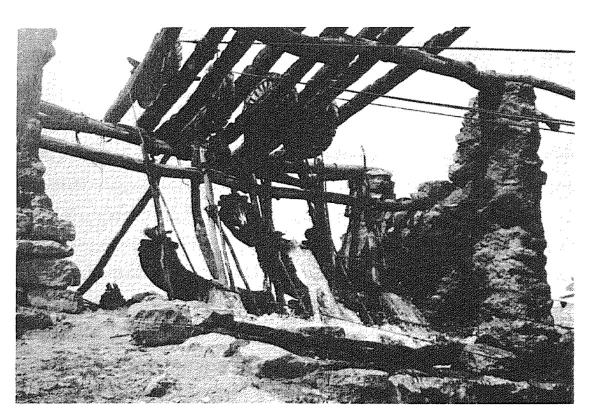
بئر في نجد تستخدم لأغراض الري.

اسمهم لكل الوادي (...) لذلك فإن القرية هي المفتاح لموقع استراتيجي مهم بين مستوطنات العارض والأراضي العليا للمحمل وطويق، وهذا هو المكان الذي يحدده التاريخ مسرحاً لواحدة من المعارك الحاسمة في التاريخ الإسلامي المبكر، وهي المعركة التي لاقى فيها أصحاب الرسول ﷺ، حيث كانوا ثلة من المؤمنين الحقيقيين، لاقوا قوات مسيلمة الكذاب، مدعي النبوة من حريملاء (قرية على بعد ٤٠ كيلومتراً شمال غرب الجبيلة)[١٢]، وقد كان ثمن انتصار الإيمان الحقيقي هو استشهاد سبعين من الصحابة، من حفظة القرآن الكريم، ويعتقد في نجد أن هذه الخسارة الكبيرة من حفظة القرآن الكريم هي السبب المباشر في الالتزام بكتابة نص القرآن الكريم، حيث أُملي على النساخ من شفاه الرجال الأحياء الذين تلقوا الآيات سماعاً عن الرسول ﷺ نفسه.

كانت الجبيلة في نهاية القرن التاسع عشر الميلادي[١٣] مسرحاً للقتال بين أمراء قرية العيينة القريبة وعائلة آل سعود، أما حالياً فقد فقدت القرية كثيراً من أهميتها القديمة، كما تشهد بذلك الخرائب الكثيرة التي تحيط بها، والتي وصفناها جزئياً، ولا تضم شيئاً مثيراً للاهتمام خلاف المسجد الجميل الذي يطابق صف الأعمدة فيه صف أعمدة المسجد في قلعة الرياض، وقد أقيمت فيها محطة تلغراف لاسلكي حديثاً.



سحب الماء من الآبار في نجد: تبدو الدلاء المصنوعة من جلد الماعز وقد سُحبت إلى سطح الأرض.



إفراغ الدلاء من حمولتها في الحوض الذي يوزع المياه على القنوات في المزارع.

ينحدر الممر بعد الجبيلة إلى قاع وادي حنيفة، متجهاً شمالاً ليصعد المجرى العلوي للوادي، فالقاع ذو السطح الصلب والمغطى بالحصى جاف خلال معظم أيام السنة، ويبلغ عرضه بين مئتين وثلاثمئة متر، يجري بين جروف بارتفاع ٤٠ متراً، تظهر الجزء الأفقي المطمور للواجهة الصخرية، ونشاهد بشكل متكرر أكواماً من الحجارة تنتصب على طول السلسلة العليا كعلامات طريق.

تحتل الجبيلة الانحناءة الخفيفة في وادي حنيفة الذي يتجه مجراه العلوي شمالاً ومن ثم شمال غرب، ويستمر الجزء السفلي منحدراً شمال غرب حتى واحة منفوحة التي هي - كما ذكرنا - الامتداد الجنوبي لمدينة الرياض. والمجرى السفلي الذي تماثل معالمه تلك الموصوفة لدى (فيلبي)، مكتظ بالسكان وفيه سلسلة من القرى، بما في ذلك الدرعية التي كانت العاصمة الملكية للسعوديين في سنة ١٢٣٣(١٨١٨م)، عندما نهبها ودمرها تماماً إبراهيم باشا، ابن الحاكم المصري محمد علي الذي أرسلته الإمبراطورية العثمانية على رأس حملة مصرية لإخضاع تمرد أمراء نجد، وبعد السلب والنهب وأسر عبدالله بن سعود وإعدامه فيما بعد في استانبول، أعيد بناء العاصمة في الرياض، وما زالت ذكريات الحملة المصرية (التي استمرت سبع سنوات) من سنة ١٢٢٦ - ١٢٣٣(١٨١١-١٨١٨م)، بينما بقيت الحاميات المصرية في الجزيرة العربية إلى سنة ١٢٥٦(١٨٤٠م).

لم تعد حركة مرور السيارات الحالية بين الرياض ومكة حتى الجبيلة، تتبع طريق القوافل التقليدي الذي يمتد على طول وادي حنيفة بأكمله إلى منفوحة، ليصل الرياض من الجنوب للاستفادة من ميزة السطح الصلب والأقل وعورة للسهل المحيط.

تنتشرعلى طول وادي حنيفة الآبار النجدية النموذجية ذات المياه الغزيرة التي تستخدم بشكل رئيس في الزراعة، وتعد من أفضل المياه في نجد، وتتفوق على آبار الرياض، كما أنها غير عميقة ومزودة بعوارض خشبية فوق الحواجز وتحمل عدداً من البكرات (ست أو اثنتي عشرة أو حتى أكثر) مصفوفة جنباً إلى جنب، وتحمل حبالاً طويلة تجرها بعض الحيوانات . ويرفع الماء في دلاء من جلد الماعز، توجد فتحتها في الطرف الضيق، ويثبت في قاع الدلو حجارة لتسهل عملية إعادتها إلى قاع البئر حيث تمتلىء بالماء، ثم يعاود سحبها إلى أعلى عن طريق الحبل المار من فوق البكرة، ثم يفرغ الدلو من الماء عن طريق أحواض تجميع وتوزيع في مقدمة قنوات الري. هذا الترتيب البسيط والذكي يجعل الري ممكناً عبر مساحات واسعة من الحقول المحمية بحواجز طينية صغيرة، وتتقاطع فيها شبكة قنوات مختلفة الأحجام، بحيث لا تتبدد قطرة ماء واحدة. ويشكل الصرير المستمر للبكرات لحناً حزيناً من النغمات المنتحبة التي تعلن بها القرى النجدية عن نفسها من

بعيد. ويستمر سحب الماء بلا انقطاع من الفجر وحتى الغروب، فيما عدا فترات قصيرة عند استبدال فريق الحيوانات (الحمير والأبقار بشكل رئيس) بواحد جديد. وهذا النظام يوجد في أي مكان تروى فيه الحقول الدائمة بمياه الآبار: في الحجاز، حيث درجات الحرارة العالية جداً، وتُحمى الحيوانات بعريشة من القش والأغصان التي تغطي مسارها.

يستمر الممر متجهاً شمالاً على طول بطن الوادي الرملي بين الجدارين الصخريين المتراصفين اللذين يحدانه، وحواف قاع الوادي التي تحتوي على ترسبات الطمي تُزرع باستمرار كحقول للحبوب، مرتبة على شكل قطع طويلة على كلا جانبي الممر وراء الامتدادات الرملية لقاع الوادي.

نمر عند الكيلومتر ٢,٥٠ (١١٠,٩) على بئر معزولة قريبة من الممر، وبعد ذلك مباشرة يقترن رافد عريض بوادي حنيفة من اليسار، وعرض هذا الرافد نفس عرض قاع الوادي الرئيس تقريباً، وبما أنه جاف فهو مرئي من مسافة بعيدة، ويبدو وهو يشق طريقه بصورة شديدة الانحدار إلى حد ما وسط صخور الهضبة التي تحد جانبي واديه. هذا الرافد الذي لم أستطع تحديد اسمه، يجب ألا يخلط بوادي العمارية، الذي هو رافد آخر لوادي حنيفة ويقترن به أيضاً من جهة الغرب، ولكنه في الناحية الشمالية القريبة من الدرعية، وقد وصفه فيلبي في كتابه «قلب الجزيرة العربية» (لندن ١٩٢٨، المجلد ١، صفحة ١١٦-١١٧).

يستمر الطريق بعد عبور ملتقى الطرق في المرور عبر مساحات واسعة من الرمال المتماسكة، ويدور لنحو ٥٠٠ متر أخرى إلى اليمين، حول مقبرة محفورة في شاطئ طيني يمتد على طول قاع الوادي.

يصبح الممر بعد ذلك وعراً جداً فيدخل أرضاً رملية طفيلية غير مستوية فيها الكثير من الصدوع والشقوق والنتوءات الصغيرة الحادة التي تعد دليلاً على كثرة جريان المياه على طول هذا الجزء من قاع الوادي، وينفتح وادي حنيفة عند الكيلومتر ٥٢ تقريباً على سهل أخضر واسع، تحده على كلا جانبي مجرى الماء سلاسل جبلية صخرية جافة، أحالها التآكل الآن إلى أشكال مستديرة غير مستوية، وينحرف اتجاه الممر إلى الشمال الغربي. ونرى في هذا السهل أطلال المباني القديمة، وأحجام بعضها لافت للنظر، ويمكن رؤيتها من عدة كيلومترات على طول الممر، بالإضافة إلى بعض المساكن المتناثرة والمبنية جميعها من الطين والقش وما زالت مستخدمة، وتروى الحقول المزروعة بانتظام بعدد ضخم من الآبار، ثم يصبح المسار وعراً جداً وتُجبر السيارات على السير ببطء شديد مع

ارتجاجات متتابعة. والحقول الخضراء والخرائب التي تشبه الهياكل تحوّل السهل إلى منظر طبيعي ملون ورائع لتلك الأطلال المهيبة، ذلك هو كل ما تبقى من العيينة، وهي القرية التي لا يزيد عدد سكانها الآن على ٢٠٠ نسمة، يسكنون في مجموعات من البيوت الفقيرة، ولكنها تنبئ بأنها كانت مستوطنة زراعية مهمة ومزدهرة.

العيينة هي مكان ميلاد محمد بن عبدالوهاب، المصلح الديني والداعية الذي أسس حركة التوحيد، في القرن الثامن عشر[١٣]، وهي القرية التي كانت مسرحاً للقتال بين الزعيم المحلي ابن معمر والسلالة الملكية السعودية، وأخضعها سادة الرياض في أواخر القرن التاسع عشر، وتتبع أهميتها الاستراتيجية لكونها نقطة حصينة تسيطر على الطريق الوحيد بين الرياض والقصيم، بالإضافة إلى مكة والحجاز، وتفسر إلى حد بعيد الأسباب التي جعلت الصراع على السيادة مريراً.

يسير الممر عند الكيلومتر ٥٣,٢ (١٠٧,٨) من خلال فجوة في بقايا جدار بطول ٥ إلى ٦ أمتار، والذي قد يكون حدود البلدة القديمة، وهو عائق لا بد من اجتيازه، ثم نمر بعد كيلومترين آخرين على أكثر تجمعات العيينة المزدحمة بالمساكن التي ما زالت مستخدمة - نحو ٢٠ منزلاً - على اليسار، وبعد امتداد قصير من الخرائب والحقول المتناثرة يلتقي الممر بالجزء الأخير من محيط الجدار المنهار، قبل أن يدخل الصحراء مرة أخرى (الكيلومتر ٥٦,٥ - ١٠٤,٦).

يصبح المقطع العرضي للوادي أكثر استدارة، ويصل عرضه إلى نحو ٢ - ٣ كيلومترات، ولكنه قاحل تماماً ما عدا بعض النمو العشبي المعتاد، ويتوه وادي حنيفة في المنطقة الزراعية للعيينة التي تتوافق مكانياً مع منشأ المجرى الذي يمكن تحديده، ومن الواضح أنه لا يوجد نبع حقيقي ليرمز إلى اتجاه مجرى مائي جاف بشكل دائم. والممر الرملي الجيد، ينحرف مرة أخرى باتجاه الغرب، مواصلاً سيره باتجاه الشمال الغربي. ويعود المشهد مرة أخرى إلى المنظر الطبيعي للسهل المتسق، ويحل محل التلال والسلاسل الجبلية سهل جاف متدرج قاحل ورتيب.

يدخل الممر بعد عدة كيلو مترات، وبعد المرور من يسار شجرة وحيدة (الكيلو متر ٦٤,٤ - ٩٦,٧)، وادياً قاحلاً يجري تقريباً من الشرق إلى الغرب، ويعرف باسم الحسية. فتحة الوادي بعرض ٣ كيلومترات تقريباً، والسلاسل الجبلية التي تشكل حوافه شديدة الانحدار. يتبع الطريق الضفة اليسرى (شمال) للوادي على أرض جيدة ولكنها ذات أخاديد، وهي في بعض الأحيان رملية، وتوجد بعض الأشجار القليلة والمعزولة عند الكيلومتر ٧٠,١ (٩١,٠) كما أن هنالك امتداداً واسعاً لمراعٍ وفيرة، ويوجد عند الكيلومتر

٧٥,٥ (٨٥,٦) مفرق له علامة طريق على اليمين يعود إلى الرياض على طول طريق أشد وعورة من أي طريق سابق وميزته الوحيدة في تجنب قاع وادي حنيفة، وهو أفضل الخيارات في وقت الأمطار الغزيرة.

يستمر الطريق على طول وادي الحسية الذي يصبح في النهاية متعرجاً ويجري منحدراً بمعدل بطيء ولكنه ثابت، ويدخل باطراد في سهل طويق الذي يرتفع سطحه إلى نحو ١٠٠ إلى ١٥٠ متراً فوق أرضية الوادي. ويتبع المسار تعرجات وانعطافات الوادي (باتجاه الجنوب الغربي عموماً)، مع انحناءات متكررة وانعطافات حادة، والانعطاف الأول ضيق جداً (الكيلومتر ٧٧,٢ - ٨٣,٩)، وهو قريب من مجموعة صغيرة من الأشجار العالية والكثيفة، وهو منظر غير معتاد في نجد. ونرى عند الكيلومتر ٨٤,٧ (٧٦,٤) ركاماً من الحجارة بارتفاع مترين اثنين يحيط بالمنعطف الحاد.

والسير وعر إلى حد ما، مع وجود صدوع ونتوءات متكررة، ناهيك عن الصعوبات الإضافية التي تنجم عن ضيق الممر الذي يبدو الآن كطريق ذي سطح طبيعي، والرؤية المنخفضة بسبب الانعطافات المتكررة. يجتاز المسار بصعوبة عند الكيلومتر ٨٥ (٧٦) القاع الصخري العميق المتآكل لوادٍ كبير (بعرض نحو ٤٠٠ متر) على جانبيه صخور ملساء منحوتة بأشكال تشبه الإسفنج . وبعد فترة قصيرة من ذلك وعند الكيلومتر ٨٦,٢ (٧٤,٩)، يصل وادي الحسية إلى نهايته بانفتاحه على سهل منبسط تقريباً، مقسم إلى سلسلة من التجاويف الصغيرة بين روابي غير منتظمة. هذا الامتداد القاحل النازل برفق يحده من اليمين واليسار تشكيلان صخريان رائعان، يشبهان النجد مثل جناحين على مسرح. يفتح المنظر باتجاه الغرب على سهل صحراوي ممتد، ومن الواضح أنه ينخفض نحو مئة متر عن المستوى الحالي للطريق. سهل طويق الكبير الذي تقطعه القناة بوادي الحسية والذي ظل ينخفض بالتدريج حتى الآن، يهبط هبوطاً كبيراً شديد الانحدار يقدر بمئة أو مئتي متر إلى سهل الوشم، والمستوى الأصلي للسهل توضحه قمة التشكيلات التي تشبه الطاولة والتي تحيط هنا بوادي الحسية من الجانبين.

تأثير المشهد كبير، والتشكيلات على اليمين (شمال) تحمل اسم الوادي نفسه الذي نتبعه حتى الآن (الدليل السعودي سمَّى هذا التشكيل خشم الحصان، ولكن نفس هذا الاسم أطلقه فيلبي على تشكيل طويق الذي يقع بعيداً من هنا في الشمال، وهذا من الممكن أن يكون التباساً). يتكون من كتلة صخرية متآكلة تشبه القلعة، مغطاة حتى ثلثي ارتفاعها الكلي بالركام، وفي اتجاه الغرب يهبط تشكيل يشبه البرج منحدراً مباشرة إلى سهل الوشم، ويتألف التشكيل المواجه في الجنوب الذي يفصله عن التشكيل السابق امتداد

عرضه خمسة كيلومترات تقريباً من الأرض المستوية الوعرة التي يعبرها الممر من الناحية الأخرى، من كتلة صخرية مهولة، تخترقها أودية ضيقة منحدرة، وهذا التشكيل منخفض قليلاً، ويبرز مباشرة على سهل الوشم، ويعطى الشكل المأخوذ من الوشم، فكرة عن التشكيل الأول.

يصبح المسار رديئاً جداً، بسبب طبيعة الأرض نفسها، ويسير على حافة التشكيل الشمالي ليغادره على بعد ٤٠٠ متر تقريباً إلى يمين أرض صخرية غير مستوية ووعرة بسلسلة مستمرة من المرتفعات والمنخفضات، والنزلات المفاجئة والصدوع والشقوق.

يصل الممر عند الكيلومتر ٩٥,٥ (٦٥,٦) ممر مرقة، وهو بداية هبوط شديد الانحدار، ويفضي بعد أقل من كيلومتر واحد إلى سهل الوشم. والمسار غير المحمي إطلاقاً وأزيلت منه الحجارة الكبيرة فقط، خطير جداً خصوصاً بالنسبة إلى السيارات الثقيلة. ومع تتابع المنحنيات الحادة المحفورة تقريباً في الأرض الصخرية، يدخل فجأة أسفل القطاع الأول بمعدل انحدار كبير، إذ تتفاقم المصاعب في المساحة الضيقة جداً للمسار الذي يخلو جانبه المنحدر من أي حماية على الإطلاق، والانعطافات التي هي على شكل منحنيات حادة، يمكن اجتيازها بسيارات الشحن بحذر شديد. ويوجد امتداد ثانٍ لكنه أفضل من سابقه، ويفضي على بعد كيلومتر واحد من الممر إلى سهل الوشم (الكيلومتر ٩٦,٦ - ٦٤,٥).

يتكون هذا السهل من امتداد منبسط قاحل تماماً، وله سطح طيني صلب. المنظر المواجه للجزء الخلفي للتشكيلات ذات الحفر أو الأخاديد على كلا جانبي ممر المرقة، وعموماً على كلا جانبي سهل طويق الذي يبدو بصفته ستارة خلفية إلى اليمين، عبر عدة كيلومترات، هو منظر رائع بشكل لا ينسى، ويتكون من أبراج ومخروطات وقباب وأودية ضيقة، تتوزع في حائط السهل المرتفع الضخم الذي ينخفض في كل هذه المنطقة بانحدار شديد في الوشم، مثل عتبة باب عملاقة ذات ارتفاع ثابت على الجزء الرئيس.

في هذه المرحلة الجديدة المستوية على مد البصر في اتجاه نقاط البوصلة الثلاث التي لا يحتلها سهل طويق، يكون الممر جيد جداً، خصوصاً خلال الفصل الجاف، ويمكن السير عليه بسرعات عالية، ينخفض متوسطها قليلاً عند عبور عدد من الوديان الصغيرة، وقليل من التجاويف في تربة طينية غير صلبة، والاتجاه هو شمال غرب، ويميل الممر إلى الاتجاه بعيداً عن الأرض العالية، ليتجه بعد عدة كيلومترات إلى الشمال الغربي، وعند الكيلومتر ١٠٢,٧ (٥٨,٤)، ويوجد تقويس يأخذ الممر فوق سلسلة صغيرة نرى بعدها أكواماً من الحجارة.

يوجد برج طيني مستدير يطل منعزلاً على السهل (الكيلومتر ١٠٧,٣ - ٥٣,٨) يؤدي إلى قرية: بعد امتداد بطول ٤ كيلومترات من الممر الوعر، مع وجود شقوق وصدوع في السطح الذي يتكون من الطين الطبيعي، ونمر على مجموعة صغيرة من المنازل محاطة بجدار، وتتجمع حول بعض الشجيرات، على بعد ٢٥٠ متراً إلى اليمين، وهناك بئر ظاهرة للعيان خارج الجدار. الجسم الرئيس للمستوطنة الذي يتألف من قرية العوينة (يُنطق عويناد ويخلطه الغربيون بسهولة بنطق العوينة)، ويتألف من نحو مئة مسكن متجمعة في واحة نخيل صغيرة ومحاطة بجدار دائري من دون أبراج، نمر به على بعد ثلاثة كيلومترات تقريباً إلى اليمين عند الكيلومتر ١١٥,٤-٤٥,٧. والقرية الصغيرة التي تبدو صورتها الظلية على الستارة الخلفية البعيدة لسهل طويق وتتوه في السهل البني غير المحدود (قاحل تماماً خارج الفصل الممطر)، تشكّل منظراً جميلاً، يزداد جمالاً بالتغاير في الضوء واللون. من هذه النقطة إلى بضعة كيلومترات يتلطف المنظر الصحراوي المتسق بأكثر التشكيلات غرابة تبرز خارج حافة السهل الشديدة الانحدار. تنفتح فجوة عريضة عند الكيلومتر ١٢٠,٢ (٤٠,٩) تشمل كامل ارتفاع السهل إلى اليمين وتعود الاستمرارية فوراً بعد ذلك بجرف تشبه صورته الظلية برجاً ضخماً بقمتين صغيرتين متجاورتين (بارتفاع نحو ٢٠٠متر، يبرز باتجاه السهل ويسير الممر على حافته، على بعد ٣ كيلومترات، عند الكيلومتر ١٢٣,٣ - ٣٧,٨).

يتبع الطريق لنحو ٦ كيلومترات السلسلة الجديدة القريبة من سابقتها (نحو ٣ كيلومترات) والموازية لها لمسافة قصيرة (الاتجاه المشترك هو غرب - شمال غرب)، بعد ذلك تنحني السلسلة شمالاً، وتختفي في الأفق وتظهر للعيان عند الكيلومتر ١٥٧,٤ (٣,٧) عدة سلاسل صغيرة إلى اليسار، بعضها يعبره الممر بزوايا قائمة كاشفة عن واحة مرات وجبل بارز شرقها. نصل إلى قرية مرات عند الكيلومتر ١٦١,١، وقبل ثلاث كيلومترات من الوصول، يتفرع الطريق شمالاً إلى شقراء، ولم تعد السيارات تستخدمه بسبب وجود امتدادات رملية، ويصعب تحديد المفرق نفسه.

مرات

مرات هي أكثر المدن أهمية على هذا الطريق باستثناء الرياض، بالإضافة إلى أنها تأتي في المرتبة الثانية في الحجم بعد الدوادمي التي سنأتي على ذكرها فيما بعد.

وتقع عند مفرق أهم طرق القوافل - واليوم السيارات - في نجد، إذ يربط الممر العاصمة

بالمناطق الخصبة في الشمال (القصيم وجبل شمر)، ويتفرع منه الممر الذي يؤدي إلى مكة وجدة بانحناءة إلى الغرب، ومرات هي مركز تجاري واستراتيجي ذو أهمية كبيرة. وترجع خصوبة المنطقة إلى مرتفعات طويق المجاورة، وتمثل حوضاً لتجميع المياه لسهل الوشم بأكمله الذي يقف وراء نمو الواحات المورقة التي تبلغ مساحتها عدة كيلومترات مزروعة بالكامل، وتشمل المنطقة عدداً كبيراً من القرى منتشرة في عدد من الواحات المحاذية للسهل، وأهمها قرية شقراء، التي هي في الحقيقة مدينة تقع شمال مرات.

من الواضح أن تاريخ مرات يرجع إلى زمن بعيد، ولكنها في أوقات قريبة تعين عليها أن تتحمل نتائج الصراعات التي سبقت توحيد نجد ونشر الأمن فيها تحت الحكم السعودي، ويؤكد ذلك وجود العديد من الخرائب الحديثة التي تشهد على التناقص في عدد سكان الواحات.

يبلغ عدد سكان مرات اليوم نحو ألف نسمة، يقطن معظمهم في بلدة بسيطة مبنية من الطين، تقوم على الطرف الشمالي من الواحة محاطة بسور دائري له أبراج. وهو جيد الصيانة ولا يحيط بالبلدة فحسب، ولكنه أيضاً يتبع الحد الخارجي لكل المنطقة، مكوناً حدوداً فاصلة بينها وبين الصحراء المحيطة، وبوابات المدينة ضيقة جداً تكفي لمرور حيوان محمَّل، وتحرسها أبراج تسيطر على المرور عبرها. وهنالك بضعة منازل لا تشبه المنازل إلاّ في التسمية وتقوم وسط المساكن، بالإضافة إلى بعض المآذن ذات الشكل المميز الذي يشبه المخروط المقطوع، والتجمع يبدو نقطة حصينة أكثر منه مركزاً تجارياً، وهو انطباع تؤكده شخصية سكانها الحذرين الأباة.

يرتفع على بعد مئات قليلة من الأمتار شمال غرب المدينة، تل صغير معزول يدعى كميت، ويبلغ ارتفاعه نحو مئة متر، وتنحدر جوانبه باتجاه المباني، وفي ركن المدينة القريب من التل (شمال شرق) يقع خزان ماء صغير خارج الأسوار ومحاط بسد دائري، وبعض ملامحه مثيرة للاهتمام. يلتقي الممر القادم من الرياض أولاً بهذا السور ويمر بينه وبين التل الذي يعبره مباشرة من اليمين.

يستمد الغدير ماءه من منحدرات كميت التي تبدو كأنها تشير إليه، وينقلها إليه سد بدائي يبدو هيكله ظاهراً من مسافة ١٥ متراً، ينتصب بزاوية قائمة من الخزان باتجاه التل، وقد شُيّد السد بالكتل الحجرية الصلبة المطمورة جزئياً، والسكان المحليون يعتقدون أن بناءه يرجع إلى زمن قديم، يسبق مجيء الإسلام بعدة قرون. إن مستوى أعمال قطع الحجر ودرجة تأثير العوامل الجوية التي تظهر مواد البناء، تعطي في الحقيقة الانطباع بأن هذا الإنشاء قديم جداً، مقارنة بتلك المنشأة المماثلة التي وصفها عدد من الباحثين (قبل سي

ايه نالينو C.A. Nallino) في الحجاز. تصل المياه بعد أن يحولها السد إلى جدران الغدير الخارجية المزودة بعدد من الفتحات التي تشبه المشط، إذ تصل من خلالها إلى الحوض الداخلي الذي يبلغ قطره نحو ثمانين متراً كحوض دائم، وحتى خلال الفصل الجاف تحفظ في وسطه مياه بعمق مترين اثنين إلى ثلاثة أمتار، وعند حافة المياه يوجد صف من الأشجار الصغيرة النحيلة التي تنمو على طول الجانب وتضفي لمسة فريدة على المكان فتلطف رتابة الجدار الطيني الذي يحجب الحوض عن أي شخص يطل من الخارج، وهو ليس إجراء أمنياً فحسب بل ضرورة اجتماعية، كي تتمكن النساء - ودون إزعاج - من ورود الغدير وجلب المياه اللازمة للمنازل، ومن منازلهن يصلن الغدير عن طريق بوابتين ضيقتين في سور المدينة الذي يكمل تطويق الحوض ويوفر له العزلة التامة، ويشكل الغدير الصغير الذي تنعكس على سطحه شجيرات البتولا، ومساكن مرات المتباعدة صورة خلابة، وبقعة من البرودة المنعشة تتباين في صورة محببة مع مئات الكيلومترات من الأراضي القفر المغطاة بالحجارة، والتي يعد المسافر الآن نفسه محظوظاً لعبورها بالسيارة خلال بضع ساعات فقط.

نشاهد على حافة جبل كميت، شمالاً وخارج المنطقة وسور المدينة، محطة بترول أنشأتها الحكومة السعودية، وهو مبنى صغير من حجرتين على الطراز الأوروبي، محاط بجدار أبيض منسبط يتميز لونه من كل المباني المحلية الأخرى، ويخزن البترول في مستودعات مبطنة بالأسمنت تحت الأرض، وتتوفر مضختان يدويتان لملء خزانات السيارات، ويسكن الحارس داخل سور المبنى.

بُنيت محطات التعبئة التي وفرتها الحكومة على طول الطريق بنفس مواصفات المبنى السابق، فطرازها الأوروبي ولونها الأبيض يجعلان من السهل تمييزها. كما أنشئت حديثاً داخل مرات محطة راديو - تلغراف سنة ١٣٦١ (١٩٤٢ م) تربط المستوطنة بالرياض.

تمتد مرات إلى الجنوب والجنوب الغربي إلى داخل المنطقة التي قسمت إلى عدد من المربعات المغلقة بإحكام، ويُشاهد فيها عدد كبير من أشجار النخيل وفي أسفلها حقول الحبوب كالذرة، وتمتد الواحة إلى نحو كيلومتر واحد في محور شمال - جنوب تقريباً.

قمة جبل كميت، سهلة التسلق وتعطي منظراً رائعاً لكل واحة مرات التي تمتد إلى الجنوب، بينما يعطي المنحدر المقابل الذي يواجه الشمال والشمال الشرقي منظراً شاملاً لهضبة طويق الممتدة باتجاه السهل، وهناك عدد من القرى الواضحة، بالإضافة إلى بعض الواحات الصغيرة مثل مستوطنة ثرمداء، على بعد كيلومترات قليلة من مرات في خط مستقيم، ولكنها في الجانب المقابل لكميت.

مرات إلى الدوادمي (قلعة) (الكيلومتر ١٤٩,٨ - ١٥٥)

ملخص: السير على أرض سهلية صلبة مترامية على مد البصر، ويمكن المرور منها بسرعات عالية، ومنها بعض الأماكن الرملية في منطقة (نفود السر) وهي المنطقة الخطيرة في هذا الطريق، والطريق بشكل عام غير مستوٍ، ويخشى من أن يضل المرء طريقه بسبب تعدد المسارات التي تشكلت عبر بحث السائقين عن ممرات أفضل، وفي أثناء السير عبر الممر الواضح تزداد المسافة. ومن ناحية أخرى، فإن الدرب لا يمكن التعرف إليه بسهولة في الأرض الصخرية الصلبة، لذلك على المرء أن يواصل السير بحذر، مع الرجوع المستمر إلى نقاط البوصلة. وتوجد تحويلة صغيرة قرب الدوادمي، تجعل الرحلة أطول بنحو خمسة كيلومترات، بينما لدى المرء من الناحية الأخرى الخيار بمتابعتها، مع ضمان المرور الآمن في حالة الأمطار، وهذا الدرب آمن على طول المسافة، إذ إن الأمطار تجعل رمال النفود مواتية للسير فوقها بشكل جيد، ومتوسط طول المرحلة: ٧ ساعات.

نصل إلى مفرق مهم جداً يبعد ٢٠,٥ كيلومتراً من مرات، ولكنه من دون علامات أرضية صلبة خفيفة التموج، يصعب تحديد الموقع والممر إلى القصيم (عنيزة، بريدة ...الخ) يتفرع شمال غرب، بينما يستمر الطريق إلى مكة باتجاه الجنوب الغربي.

لا نقابل أماكن مأهولة، ما عدا بلدة الدوادمي الصغيرة، على بعد ثلاثة كيلومترات قبل أن نصل القلعة التي تحمل الاسم نفسه.

السهول التي يقطعها الممر مزودة بالماء، ما عدا النفود التي لا نجد فيها إلا بعض النباتات الشوكية المتفرقة التي استطاعت التكيف مع الجفاف.

الخرائط: صفحة الرياض (ن ج ٣٨) من خريطة العالم ١:١,٠٠٠,٠٠٠ . والخريطة غير دقيقة فيما يتعلق بهذه المرحلة.

يغادر الطريق مرات بجانب محطة البترول، ويدور مباشرةً حول جزء من الواحة، قبل أن يدخل السهل القاحل متجهاً جنوب غرب. والممر رديء جداً منذ البداية بسبب التربة الطفلية الرملية التي تكثر فيها الصدوع المفاجئة.

نجتاز عند الكيلومتر ١,٦ (١٤٨,٢) بطن وادٍ رملي صغير ومحفور بزاوية قائمة، والعربات الثقيلة معرضة في الغالب للانغراز في رمال الجروف القصيرة المنحدرة. ويدخل المر بعد الوادي سهلاً واسعاً تحفه على الجانبين سلاسل جبلية ذات سطح مستوٍ بارتفاع بضع عشرات من الأمتار، ويعرف هذا السهل باسم قنيفذة. وتركيب التربة غالباً طيني رخو مختلط بالحجارة، مع انتشار غزير للشجيرات الصغيرة، مما يجعل المر وعراً جداً وصعب الاجتياز خلال مواسم الأمطار، كما يشهد بذلك العدد الكبير من المسارات التي تركتها السيارات في بحثها عن طرق جديدة حول الأخاديد العميقة التي تورط فيها المسافرون من قبل. وتبدو السلاسل الجبلية التي تحد السهل مثل الرواق الواسع، والاتجاه العام الثابت غرب ـ جنوب غرب، ويجعل البقاء على المسار الملائم سهلاً. ويقترب المسار عند الكيلومتر ٦,١(١٤٣,٧) من السلسلة الجبلية اليسرى (جنوب)، والتي تبعد نحو ٢,٥ كيلومتر، ويبدو أنها تصل إلى نحو ٤٠ متراً فوق مستوى السهل، وتقترب السلاسل الجبلية اليمنى التي كانت في البداية بعيدة جداً، بنحو ١٠٠ متر من المر عند الكيلومتر ١٢,١ - ١٢,٧ (١٣٧,١ - ١٣٧,٧) وتبدو بارتفاع ٣٠ متراً، عندئذ يتراجع السد الترابي ويتبع المر من مسافة ٣٠٠-٦٠٠متر حتى الكيلومتر ١٧,٠ (١٣٢,٨)، ويختفي عن النظر.

توجد تلال من الرمال الطينية الصلبة في نهاية سهل قنيفذة، وبعد نحو ٥٠ متراً من السلسلة الخامسة والأخيرة نصل إلى النقطة التي يتفرع فيها الطريق إلى عنيزة وبريدة (القصيم) وجبل شمر، وإلى مكة وجدة، وعلى الرغم من أنه أهم الطرق لحركة مرور السيارات في المملكة العربية السعودية، فإنه من الصعب تحديد مكان هذا المفرق بسبب عدم وجود علامات، وتصعب رؤية مسارات السيارات على السطح الصلب. أما حركة المرور المتجهة إلى مكة وجدة فيجب أن تلزم المسار الذي على أقصى اليسار الذي يحافظ على اتجاه غرب ـ جنوب غرب، ثم يتحول بعد وقت قصير أكثر إلى الجنوب. وتقع عنيزة على بعد حوالي ١٩٠ كيلومتراً من المفرق (حسب ما قاله دليلنا)؛ لذلك فإن المفرق يبعد نحو نصف المسافة بين الرياض وعنيزة، وبالتحديد ١٨١,٦ كيلومتراً من الرياض.

يستمر الطريق باتجاه الجنوب الغربي على سهل رملي وكلسي صلب قاحل يشبه النجد. وهذه المعالم الجديدة للأرض هي جزء من منطقة السر الواسعة جداً، والتي تمتد في حزام عريض من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، لذلك يقطعها المر رأساً، ونفود السر معروف جيداً؛ لأن رماله تشكل أحد الحواجز العسيرة في الرحلة عبر الجزيرة العربية.

تُرى الرمال الأولى على بعد نحو كيلومتر واحد بعد المفرق كامتداد لكثبان بطول ثلاثة

كيلومترات تقريباً، وبارتفاع بسيط يسهل اجتيازها، والمسار المنفرد الذي يمكن اجتيازه بسهولة هو مسار وعر مملوء بصدوع وحفر متعبة، يمكن اجتيازه دائماً، وتعرف هذه الرمال باسم النفود الصغرى.

يسير الممر مواصلاً باتجاه الجنوب (جنوب - جنوب غرب)، على سهل صلب وقاحل ومهجور في جميع الاتجاهات على مد البصر. ثم نمر عند الكيلومتر ٣٥,٥ (١١١,٣) بصخرة صغيرة ذات لون داكن تبرز بارتفاع عدة أمتار على يسار الممر، وتعد نقطة مرجعية لمفرق يؤدي إلى بئر قرية الصمودة التي لم توضح على أي خريطة، وهي على بعد نحو ٤٠ كيلومتراً إلى الجنوب، والممر الرئيس يمتد على أرض صلبة، وهو جيد بشكل عام، ويمكن السير عليه بسرعات عالية .

تبدأ النفود الكبرى (أو نفود السر) عند الكيلومتر ٥٤,٧ (٩٥,١)، وتُعلن عن نفسها بتغيير مفاجئ في سطح الأرض، والسهل المنبسط الذي تابعناه تحل محله سلسلة من الكثبان الرملية التي تميل إلى الارتفاع (٣٠ إلى ٤٠ متراً)، ويتبدل لونها الخفيف وشجيراتها الغزيرة على نحو حاد مع السهل الأجرد، وتمتد الكثبان بشكل رئيس من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي، مشكلة عائقاً لحركة المرور باتجاه الغرب.

يتضمن عبور النفود امتداداً متعرجاً شاقاً بطول ٢٣,٢ كيلومتراً بين الصعود والهبوط من كثيب إلى الكثيب التالي، والحظ وحده يدفع السائق لأن يسلك أحد المسارات المتوازية التي تتنافس بعضها مع بعض ضمن حزام عريض، ويُنصح بأن يضع المرء ثقته في المسارات المطروقة أكثر، إذ إن الامتدادات الرملية - خصوصاً عند عبورها أول مرة ـ تحفل بالمفاجآت غير السارة، كغوص السيارات حتى محاورها، وتعد الستة أو السبعة كيلومترات الأولى من الطريق هي الأكثر صعوداً وهبوطاً، أما المسافة المتبقية فهي ذات طبيعة رملية، ولا يمكن عبورها من دون الغوص فيها، ولا سيما الشاحنات الثقيلة، لذلك على السائق أن يحاول تبريد محرك سيارته قبل الوصول إلى تلك القطعة والاستعداد لها بشكل جيد. وقد اعتاد السائقون الانطلاق بشكل قوافل وجماعات من أجل تقديم المساعدة بعضهم إلى بعض، وعلى الرغم من قدرة السائقين السعوديين الهائلة في التعامل مع هذه الطرق الوعرة، إلا أن السير بسرعة عبر هذه الممرات الرملية محفوف بالمخاطر لما يتضمنه من مطبات وانحدارات والتفافات مفاجئة قد تسبب إزعاجات كثيرة.

نقابل رمال النفود أولاً عند الكيلومتر ٥٤,٧ (٩٥,١) وتنتهي عند الكيلومتر ٧٧,٠ (٧٢,٨)، ولابد أن تُعامَل هذه الأرقام بشيء من الحذر، وخصوصاً على ضوء الاختلاف الكبير في الطرق التي يمكن اتباعها في أثناء العبور. ومن وجهة نظر جيولوجية تنتهي

الرمال فجأة مثلما بدأت، والسهل الجديد الذي يمتد أيضاً مثل النجد إلى مد البصر، بتموجات خفيفة غير مهمة، يتألف من تربة صلبة حجرية جزئياً، بنتوءات متكررة لطبقات ملساء من الصخر الكلسي، ويتفاوت الممر من جيد إلى ممتاز، ويمكن السير عليه بسرعة عالية ، ويعرف السهل الجديد باسم الخُف، والنباتات في هذه المنطقة قليلة جداً ما عدا تلك المتناثرة في امتدادات بين الأرض الحجرية المقفرة والنتوءات الصخرية.

نصل عند الكيلومتر ٨٣ (٧٢) إلى امتداد قصير مغطّى بطبقات أفقية من النتوءات الصخرية والحجارة السائبة، ثم يدخل الممر القاع الصخري لوادٍ صغير يمتد بزاوية يمنى عبر طريقنا، وهو وادي خف الذي يحتوي على عدد كبير من الآبار المنتشرة بين الصخور الكلسية، وتساعد أكوام الحجارة الممتدة على طول ضفة الوادي على تعرف الطريق، لأن الممر نفسه يصعب التعرف إليه. وبعد صعود الضفة المقابلة، نصل إلى بئر دائمة المياه بعد عدة أمتار على يمين الممر (الكيلومتر ٨٣,٧ - ٦٦,١)، وتفتح البئر عند مستوى الأرض، وهي محمية بحجارة مسطحة ملساء متآكلة مصفوفة بشكل دائري، وقطر الفتحة ٥٠ سم، والبئر مشهورة بمائها الممتاز، ويمكن رؤية سطح الماء على بعد ٣ أمتار تحت سطح الأرض، ونتيجة لتشابه آبار المنطقة يصعب التمييز فيما بينها، عندما لا تكون للمرء معرفة سابقة بأماكنها، ولتمييز هذه البئر من غيرها أقيمت بعض الأكوام الحجرية على مسافة حول فتحتها.

يستمر الطريق عبر سهل الخف القاحل الوعر، وتظهر إلى الغرب - أي في الاتجاه نفسه الذي يتبعه الممر - سلسلة من التجاويف الخفيفة والجروف المنخفضة التي تشكلت بطبقات أفقية من الصخور الكلسية المحطمة المثيرة للكآبة، وتقل النباتات في هذه المنطقة بشكل واضح حتى في التجاويف.

ابتداء من البئر السالفة الذكر، يظهر بديل للطريق يُنصح باتباعه خلال موسم الأمطار، على الرغم من أنه يزيد على سابقه بـ ٥,٢ كيلومترات، بينما يسير الطريق الأقصر (١٤٩,٨ كيلومتراً) عبر المناطق المنخفضة، فإن الطريق الأطول (١٥٥,٠ كيلومتراً)، وهو إلى الجنوب (اليسار) قليلاً من الأول، يطوف حول سلسلة من الجروف الصخرية ملازماً أرضاً صلبة وفارق الطول قليل جداً، ومن غير المهم أن يسلك الإنسان الطريق الأول لهذه المسافة البسيطة، ويلتقي الممران مرة أخرى على بعد عشرة كيلومترات من الدوادمي تقريباً.

وصف الطريق القصير: عند مغادرة البئر التي وصفناها أعلاه، يتبع المرء اتجاهاً عاماً جنوب ـ جنوب غرب، لينزل مباشرةً إلى أول تجويف، وإلى اليسار بعد مسافة قدرها ٣٠٠ متر تقريباً، يظهر الجرف الدائري الذي يستخدمه الطريق الطويل، كما سنذكر لاحقاً.

والممر واضح وغير سيئ. وبعد عدة كيلومترات يغادر الممر التجويف بصعود جرف محدودب صغير، ثم يدخل منخفضاً آخر، ثم نمر بجروف أخرى جميعها على النمط نفسه، والممر وعر بسبب الحفر والحجارة وسطحه على الأغلب من الطفل وهو غير مستوٍ.

يدخل الممر عند الكيلومتر ١٠٤,٧ (٤٥,٠١) بعد اجتيازه عدة تموجات في سلسلة من الصخور المحدودبة، عابراً الأرض الداكنة الصلبة الخفيفة التموج والقاحلة تماماً، وهذه هي الحدود بين سهلي الخف والدوادمي.

نمر عند الكيلومتر ١٠٧,٦ (٤٢,٢)، على بعد نحو ٢,٥ كيلومتر إلى اليمين، من تل صخري معزول بلونه الأحمر الزاهي وبارتفاع نحو مئة متر، وهذا هو المعلم المهم الوحيد الذي يمكن رؤيته بين مرات والدوادمي، ويتحسن الممر الذي كان في البداية وعراً جداً عندما يدخل أرضاً صلبة وقاحلة يتناثر على سطحها حصى صغير داكن اللون، ويوجد عدد من التجاويف الصغيرة المنخفضة المغطاة بنباتات شجرية قليلة، ويمكن عبورها ببطء أو تجنبها.

يجري الممر عند الكيلومتر ١٣١,٢ (١٨,٦) بين زوجين من براميل البترول المطلية باللون الأبيض والمملوءة بالتراب التي تقوم على الجانبين، وهذه هي العلامة التي تحدد البديل الطويل، الذي يلتقي في هذه النقطة بالممر الذي يجري وصفه.

البديل الطويل: لدى مغادرة بئر الخف عند الكيلومتر ٨٣,٧ (٧١,٣) الزم اليسار مع الطواف حول تشكيل يتجه في الاتجاه العام للممر، أي الجنوب الغربي، وتوجد علامات تتألف من أكوام الحجارة المعتادة تدل على هذا الطريق البديل الجديد ظاهرة على الأرض، توجد أربعة منها مبنية بعناية تقريباً وصلبة في الكيلومترين الأولين فقط. ويصعد الممر عند الكيلومتر ٨٦,٦ (٦٨,٤) خارجاً من تجويف خفيف محدداً المكان، حيث تم الدوران حول الجرف منتهياً فوق أرض صلبة وقاحلة ومتدرجة ببطء، إنه جيد ويمكن تمييزه بسهولة، ويتجه إلى جنوب الجنوب الغربي. نمر عند الكيلومتر ٩٠,٧ (٦٤,٣) و ٩٦,٢ (٥٨,٨) بمحاذاة كومي حجارة على يسار الممر؛ وتستمر الأرض متشابهة وقاحلة، وتغلب عليها الطبيعة الحجرية والتجاويف الصلبة من الرمال والطين.

يسير الممر عند الكيلومتر ١٠٩,٩ (٤٥,١) بين برميلي بترول مصبوغين باللون الأبيض يستخدمان كعلامات أرضية، ويستمر على سطح رملي فوق سهل مرتفع، ثم يدور حول جرف صخري، وفي أعلاه لوحة من الحجارة قبل أن يصل عند الكيلومتر ١١٢,٦ (٤٢,٤) إلى وادٍ رملي صغير ذي جوانب منحدرة، ويجب الانتباه واجتياز ضفافه بحذر شديد. يستمر الممر متجهاً إلى الغرب على نجد رملي صلب، وهو غير مستوٍ إلى درجة

كبيرة، ولكن يمكن اجتيازه بأمان حتى في الطقس الممطر، والفجوة بين هذا الطريق البديل والممر القصير الذي وصفناه تراوح بين ٨ و ١٠ كيلومترات تبدأ الآن في التناقص، حتى تصل الكيلومتر ١٣٦,٤ (١٨,٦) إلى براميل البترول البيضاء التي ذكرناها سابقاً، وهي الملتقى بين الممرين.

لا توجد معالم مهمة بعد الملتقى، والسهل القرمزي الداكن المنبسط يتماوج هنا وهناك ببعض النتوءات التي لها اللون نفسه وترتفع سنتيمترات قليلة فوق السطح، وتتألف من صخور متآكلة ملساء، وهذه البروزات تشكل خطراً حقيقياً على السيارات، وتتكاثر كلما اقتربنا من الدوادمي، وإلى الغرب تبدو في الأفق معالم عدد من السلاسل الجبلية التي سنصفها لاحقاً.

تبرز قرية الدوادمي للعيان - نقطة حصينة معزولة في رتابة السهل الممتد - قبل عدة كيلومترات من الوصول إليها، فالممر يتركها إلى اليسار ويجتازها عند الكيلومتر ١٤٧,٠ (١٥٢,٢)، ثم يتجه بعد ذلك إلى قلعة الدوادمي، وهي مبنى ضخم رباعي الأضلاع يقف منفصلاً عن القرية، ونصل إلى القلعة عند الكيلومتر ١٤٩,٨ (١٥٥,٠).

الدوادمي

الدوادمي قرية كبيرة يبلغ عدد سكانها نحو ألف نسمة، وهي أهم مستوطنة بين الرياض ومكة، وتعد نموذجاً للمدينة الصحراوية، تقف مثل الشبح في منطقة متشابهة، قليلة النباتات ونلحظ فيها تجمعات لأشجار النخيل منتشرة على طول الكيلومترات الثلاثة التي تفصل المدينة عن القلعة، وتبدو المدينة شاحبة الأبنية تعلوها عدة مآذن من النوع المخروطي المعتاد، والأبنية مفصولة عن السهل بجدارٍ بُني بعناية وفي أعلاه بعض الفتحات الصغيرة، وتزينه المباني الأنيقة التي تقوم في الجانب الشرقي، وهذه المنازل المندمجة في الأسوار التي تزينها كالتاج، وتذكّر المشاهد، إلى حدما، بالقصر الملكي الجديد في الرياض، ولها الأبراج والفتحات نفسها، والزخارف المعمارية الأخرى مثل حواف النوافذ المطلية باللون الأبيض، وتعطي انطباعاً عن النظام الصارم الذي يشبه صحراء قاحلة تماماً، ويشكل علامة على قسوة الطبيعة، ولا يمكن رؤية شجرة واحدة داخل الأسوار.

توجد بعض المساكن في الحقول محاطة ببساتين نخل هزيلة متناثرة إلى الغرب، وتربط مدينة الدوادمي بالقلعة، وهي حصن مثير، ويبدو معزولاً ويشرف على الطريق القادم من

مكة. هذا المبنى المشيد من الطين، مثل أي بناء من صنع الإنسان في المنطقة، يطابق النماذج المماثلة القائمة في الرياض وفي نجد، ولكنه لا يبلغ مستوى أناقتها، ويتألف من مربع، تمتد جوانبه في كل الاتجاهات، بطول يبلغ مئة متر تقريباً، وقد دُعمت جدرانه في زواياها الأربعة بأبراج حسنة المنظر ومزودة بفتحات لإطلاق النار.

يدخل الممر القلعة من الجدار الشرقي، عبر فجوة من دون بوابة، ويغادر من خلال الجانب المقابل عن طريق ممر مشابه، وتتألف المباني الداخلية من مساكن ومكاتب الأمير المحلي (سعيد الفيصل في ١٣٦٠مارس ١٩٤١م) ومكاتبه، وأجنحة الحامية، والمخازن، ومحطة اللاسلكي مع مكتب مجاور للبريد والبرق، وفي الوسط على طول الممر تبدو محطة البنزين التي بنيت على نمط المحطة التي وصفناها في مرات، وهي مبنى صغير من غرفتين يسكنه الحارس ومخزن للمعدات، وتواجه المنزل مضختان يدويتان لسحب الوقود من خزان تحت الأرض شُيّد من الخرسانة.

ويقال إنه على بعد ثلاث ساعات جنوباً من القلعة بالسيارة، وفي مكان يدعى ماسل (قرب قرية القويعية وكلا الاسمين لا يظهران على أي خريطة)، توجد قرابة ٢٠٠ علامة منحوتة على سطح صخرة سوداء تظهر فوق مستوى الأرض بعدة أمتار (انظر سي. ايه. نالينو، المملكة العربية السعودية، ص٦٧). رأي لشخص محلي رآها (الجندي السعودي عبدالرحمن بن منياح، الذي يعمل مع حامية الدوادمي)، يقال إنها من دون شك كتابات حميرية، ووفقاً لشاهد العيان: العلامات معلقة في لوحة منحوتة ولا تتضمن أي صورة لكائنات حية، ولا يبدو أنه يوجد مثل تلك النقوش في المنطقة.

الدوادمي (القلعة) إلى عفيف (الكيلومتر ١٧٢,١)

ملخص: يجتاز الطريق بعد نحو ١٠٨ كيلومترات، أرضاً وعرة لمسافة ١٥–٢٠ كلم تخترقها الشقوق والمطبات، ولكن الأرض الرملية تسمح بالسير الجيد حتى في مواسم الأمطار، والمسار جيد جداً إلى ممتاز.

متوسط الوقت المطلوب لإكمال هذه المرحلة ٤ ساعات تقريباً، وقد يتفاوت بسبب سلاسل التلال المتعاقبة التي تنتشر في النجد.

يمكن المرور بسهولة عبر الجروف الجانبية المحيطة بالسهول المتعاقبة التي يعبرها المسار، والنباتات كثيفة في المنخفضات وآبار المياه كثيرة، ولا توجد مستوطنات دائمة. نمر عند الكيلومتر ١٦٣,١ (٩,٠) بجانب مفرق مقلوب بفرع يتجه إلى عنيزة في القصيم، تستخدمه حركة المرور القادمة من مكة.

وتكثر الحيوانات في هذه المنطقة كالغزلان المنتشرة في السهول والمراعي الواسعة، والقرود وربما الثعابين (الأصلات) في الجبال.

الخرائط المرجعية : صفحات الرياض (إن جي ٣٨)، وليلى (أن إف ٣٨)، من خريطة الرياض بمقياس رسم ١:١,٠٠٠,٠٠٠ من خريطة العالم.

نخرج من الجانب الغربي لقلعة الدوادمي في خريطة العالم، ويجري المسار الجيد في الاتجاه نفسه، ويدور حول بعض المناطق المزروعة والمنازل الريفية الصغيرة قبل الدخول في تلك الصحراء المترامية الأطراف سالكاً اتجاه غرب ـ جنوب غرب لمسافة طويلة. وعلى خط الأفق ونحن ننظر جنوباً إلى الجنوب الغربي، تقبع سلسلة جبلية مهمة، مع سلاسل أخرى صغيرة هي سلسلة الشعراء التي تقع على منحدرات قاعدتها مدينة الشعراء ذات المراعي الفسيحة والمياه الوفيرة.

يتصل عند الكيلومتر ٤,٤(١٦٧,٧)، على بعد نحو ٤٠٠ متر إلى اليسار، تل صخري بارتفاع نحو ٥٠ متراً بسلسلة طويلة من التلال الممتدة باتجاه الجنوب، وتختفي عن النظر بعد مسافة كبيرة.

يوجد عند الكيلومتر ٦ و١٠ (١٦١,٥)، وعلى نحو مستعرض إلى اليسار، معلم أرضي يتكون من هرمين صخريين بارتفاع نحو ٨٠ متراً على قاعدة ضخمة، يتصلان بعضهما ببعض حتى ثلثي ارتفاعهما. والقمتان تسميان البيضتين ويمكن رؤيتهما من الدوادمي، يمتد هذا المسار الجيد على أرض مسطحة مغطاة بالعشب والشجيرات، وتتخللها أحياناً تشكيلات صخرية معزولة، وهي من معالم سهل الدوادمي، وتتصل بالحواجز الملساء التي قابلناها في السابق، وتمثل قممها كتلاً ضخمة تأثرت بعوامل التعرية التي صقلتها إلى درجة كبيرة.

توجد على بعد ١٠ كيلومترات إلى الأمام، سلسلة جبلية لا يمكن رؤيتها من مدينة الشعراء، وتظهر الآن بشكل منفصل، وتسمى المجموعة أبو دخن وتتميز بعدة قمم عالية وحادة على شكل أهرامات، ويتجه المسار مباشرة نحوها، وينحني جنوب غرب، ويجتاز عند الكيلومتر (٣٠) (١٤٢,١) مرتفعاً صغيراً بعرض نصف كيلومتر تقريباً، ثم يسير تجويف كبير إلى الأسفل، وهو غني بالأراضي الرعوية، ويعرف باسم وادي الرشا، والمسار جيد وأرضه صلبة.

نترك وادي الرشا وراءنا عند الكيلومتر ٦٨,٠ (١٠٤,١) فتواجهنا قمة منحدرة داكنة ومعزولة، جوانبها مصقولة على نحو تام بارتفاع نحو ١٥٠ متراً، وتقع على بعد خمسين متراً على يمين المسار، وتنهض كعلامة للممر إلى سهل التينان ذي التفاصيل المشابهة للسهل السابق، ولكنه يمتاز بغناه بالنباتات.

يعبر المسار بين الكيلومتر ٧٢,٧ و ٧٤,٣ (٩٩,٤ و ٩٧,٨) مجموعة مماثلة لتلك التشكيلات، لكنها كبيرة الحجم وتعرف باسم تلال درعي. وتوجد على اليسار كتلة أخرى بارتفاع حوالي ٥٠ متراً تشبه سنام الجمل، بينما يقع في الجانب المقابل نتوءان آخران منفصلان بارتفاع نحو ٢٠٠ متر، وتتكون أيضاً من الصخر الأملس الصقيل، تظهر فيهما شقوق عميقة وصخور منفصلة متنوعة منثورة على الجوانب حتى قمتهما. وتختلف هذه الروابي عن جميع الجبال البركانية الأخرى في نجد، كما يتعزز هذا المنظر بالصحراء القاحلة الرملية المحيطة والمسطحة تماماً. ويبدو أن هذه التشكيلات أخفت مياه الأمطار في تجاعيدها، وحسب ما يرويه دليلنا، فهي تؤوي حيوانات برية مثل قردة البابون والأفاعي.

من الآن فصاعداً ينطلق المسار الممتاز باتجاه الغرب، بعد أن خلف وراءه مرتفعات درعي، وهي سلسلة مهمة تلوح من الجنوب الغربي، وترتفع قممها إلى ارتفاعات مختلفة، وتظهر العديد من الأجزاء المنفصلة عنه، كما تشكل حاجزاً مرتفعاً باتجاه شمال - جنوب يوشك المسار على تجاوزه، وهو سلسلة جبال النير، وبعد الدوران حول عدة أجزاء منفصلة من الجسم الرئيس التي تضيق لتصبح قريبة من شكل القمع، يصبح العبور سهلاً بشكل مفاجيء عند الكيلومتر ٩٣,٠ (١ و ٧٩).

أما جبال النير، فيمتد جزؤها الرئيس جنوب (يسار) المسار، وهي من أصل بركاني، والجزء الأفقي المطمور ظاهر في بعض الأجزاء باستثناء تلك التي يغطيها الصخر المتفتت.

نصل بعد نزول قصير إلى سهل القاعية الغني بالمراعي وآبار المياه العديدة وأقربها إلى المسار يبدو على اليمين على مسافة ٢ كلم تقريباً، ويمكن الوصول إليها عن طريق أحد فروع الطريق.

تجبر أرض الحوض القاعية الطينية، المسار المتجه جنوب - جنوب غرب، على البقاء فترة من الوقت بمحاذاة قاعدة جبل النير القريب لتجنب الانغراز في الطين، والسهل الذي تركناه على الجانب الأيمن تغطيه الروابي الكبيرة بحدودها التي تشبه رخامات الجبل الشاهق.

يصبح السير عند الكيلومتر ١١٢,٨ (٥٩,٣)، ومع مغادرة المسار للجبال ودخوله سهلاً مرتفعاً صعباً بشكل مفاجئ، لامتلاء الطريق بالصدوع والامتدادات الرملية القصيرة، وهو ظاهر جداً على الأرض، ويتعرج مجراه كثيراً، ولكن الاتجاه العام إلى الغرب.

نمر عند الكيلو ١١٩ (٥٣) إلى اليمين بنتوء هرمي مثير بارتفاع ٥٠ متراً تقريباً، ويتميز بلونه الأحمر الخفيف. والى الأمام وفي نفس الاتجاه نمر عند الكيلومتر ١٢٨,٨ (٤٣,٢) بجانب جبال الشعيثة، وهي سلسلة ذات تلال مختلفة الارتفاع ومنفصلة وقممها حادة، والسير فيها رديء جداً، وتوجد بعض آبار المياه على يسار السهل.

تصبح الأرض مع مواصلة السير متباينة، لكن معالمها تتحسن، لذلك يعود المسار إلى الاتجاه العام المعتاد جنوب - غرب، ويسير على شطر من سهل القاعية الذي يحمل اسم شعيب الأنسيات؛ وهي نقطة عند الكيلومتر ٤٥٢ من الرياض، وتقع في منتصف الطريق تماماً بين الرياض ومكة، وتنتشر النباتات في الأحواض بين التلال التي تقطعها السيارة بسهولة.

تأتي بعد كيلومترين تضاريس متراصة قاسية (الكيلومتر ١٣٨-٣٤)، وهي تابعة لمنطقة عفيف، وتغلب على المنطقة الصبغة البركانية، بينما التموجات الأرضية في الجزء الأول من الأرض تتكون من صخور داكنة مفتتة بشكل دقيق ومن الطين الصلب - غالباً باتجاه

عرضي بالنسبة إلى المسار – تحد سلسلة من المضايق ذات القاع الرملي – الطيني، والغنية بالشجيرات والأشجار الشوكية، والحطام البركاني الذي يزداد سواده بالتدريج وتبدأ نتوءات الحمم البركانية السوداء بالظهور.

الممر بشكل عام جيد أو جيد جداً، ويشوبه بعض الصعود والهبوط، إلا أن الخنادق المنخفضة تتطلب تركيز الانتباه عند قيادة السيارة.

نشاهد عند الكيلومتر ١٦٢,٢ (٩,٩) وعلى بعد نحو عشرة كيلومترات إلى اليمين جبلاً معزولاً لونه أحمر، وإلى الأمام قليلاً يرتفع جبل مماثل لكن لم نستطع معرفة اسمه.

نقابل عند الكيلومتر ١٦٣,١ (٩,٠) مفرقاً معكوساً يسهل التعرف عليه، وينحرف المسار بزاوية ضيقة باتجاه الشمال والشمال الشرقي مؤدياً إلى عنيزة والقصيم، وتسافر على المسار السيارات الخفيفة القادمة من شواطئ البحر الأحمر متجهة إلى القصيم من دون المرور بمدينة الرياض، وكان في السابق مساراً مهماً للقوافل يعرف باسم درب السلطاني (يسير من هنا إلى مسكة وضرية والرس قبل أن يصل عنيزة)، إلا أنه فقد أهميته بعد ظهور السيارات ونمو حركة مرور الشاحنات باتجاه القصيم.

يتجه المسار الممتاز باتجاه الجنوب الغربي في الصحراء البركانية ذات اللون البني، الخالية من أي نباتات، ويبدو أن التلال التي نقابلها هنا تنتظم لتشكل سلسلة جبال تمتد أيضاً من الشمال إلى الجنوب، ويقودنا المسار متوجهاً إليها، وهي سلسلة جبال عفيف التي سميت باسمها هذه المرحلة، ومع الاقتراب من الجبال، التي لا ترتفع لأكثر من ٣٠٠متر من السهل، تتبدى للمسافر الكثبان الرملية التي تتكئ على المنحدرات الصخرية، وهي تتمايز بألوانها الصفراء الخفيفة مع الحجر الأسود، مما يضفي على الأرض والجبال رداءً من العزلة التامة.

نصل بعد صعود قصير (نحو ٣ كيلومترات) إلى مرتفع، يوجد وراءه مباشرة مركز عفيف (الكيلومتر ١٧٢,١).

عفيف:

هي مجرد محطة بنتها الحكومة السعودية في السنوات القليلة الماضية لتزويد السيارات باحتياجاتها وإعادة تموينها، وتقع عفيف في نقطة معزولة من الجزيرة العربية، وهي بعيدة جداً عن المناطق المأهولة.

المبنى الدائم الوحيد في عفيف هو المستودع ومحطة الوقود، وهو مبني على الطراز الموجود في مرات والدوادمي، ومما زاد من مرافق عفيف وجاذبيتها التجارية وقوعها على طريق الرياض - مكة الكبير، وتسلكه في الأوقات العادية من ٤-٥ سيارات يومياً، ولكن الحركة المرورية تنشط في أثناء موسم الحج، وعفيف قبل ذلك لا يرى فيها سوى موظف البريد وعائلته ودكانين مبنيين من الحجارة البركانية والطين وذلك لخدمة الزبائن من البدو. ومما ساعد في استمرار الحياة في هذه المنطقة بئر المياه التي لا تبعد لأكثر من ٣٠٠ متر من مكتب البريد، ويتم استخراج مياهها من عمق ٤٠ متراً تقريباً.

المرحلة التاسعة

عفيف إلى الدفينة (١١٩,٦كم)

ملخص: مسار ممتاز يسير على أرض صلبة جداً، مكسوة بقطع صخرية ناعمة، وهناك بعض الامتدادات القصيرة التي فيها شقوق وتموجات، ولكن يمكن عبورها في كل المواسم.

يوجد طريق بديل بحالة جيدة، وبنفس الطول، يسير عدة كيلومترات إلى الشمال، ولكنه يتبع حوضاً مالحاً، لذلك يصبح غير ملائم خلال هطول الأمطار وبعدها، ومتوسط الوقت المطلوب: ٢,٣٠ ساعة.

بعد مغادرة المسار نتوءات عفيف فإنه يواصل السير على أرض مستوية تماماً وقاحلة في الغالب، مع قليل من العلامات الأرضية، وفي هذا الخصوص يوجد جبل معزول على شكل هرم يحدد مركز الدفينة ويرى من مسافة بعيدة، وهذا الجبل مهم جداً.

الخرائط: صفحة ليلى (إن إف ٣٨) من خريطة العالم ١:١,٠٠٠,٠٠٠، حيث لا تظهر الدفينة.

يواصل المسار بعد نزول خفيف تاركاً وراءه آخر التلال السطحية لجبال عفيف، باتجاه الغرب والجنوب الغربي على سهل واسع مرتفع، وتبدو من زاوية قائمة إلى اليسار الصورة الجانبية للجزء الرئيس من جبال أبورقية، وهي سلسلة جبال شاسعة ذات قمم حادة، والسهل في البداية غني جداً بالشجيرات الكبيرة والأرض رملية مضغوطة ومغطاة بطبقة كثيفة من الحصى الأسود، وتظهر تموجات خفيفة طويلة، والمسار الرملي جيد جداً، يمر عند الكيلومتر ٥,٠ (١١٤,٦)، بتل مدبب ينهض إلى ارتفاع ١٥٠متراً، ويسمى المشف، والمسار عموماً جيد، مع وجود بعض الامتدادات الرملية والصخور والتموجات غير المتوقعة والتي تستدعي تخفيف السرعة .

ترتفع عند الكيلومتر ٣٨,٩ (٨٠,٧)، وعلى بعد ١٥ كيلومتراً إلى اليمين، مجموعة صغيرة من التلال باسم الهضب، وفي المنطقة التي تسمى شعيب السارني، إلى الأمام تصبح الأرض رملية وذات لون فاتح مع وجود النباتات الصحراوية المعتادة. يدور المسار عند الكيلومتر ٤٢,٢(٧٧,٤) على حافة رابية، بعد ذلك توجد مسافة صغيرة من التضاريس الوعرة ذات المطبات والحفر الظاهرة، ويواصل الاتجاه إلى الغرب والجنوب الغربي.

يتم عند الكيلومتر ٦, ٥٠(٠, ٦٩) الانتقال إلى أرض سوداء، تحتها طبقة صخرية داكنة يكشف عنها تآكل المسار، تعرف بسماق الخضرا، وينطلق المسار نحو الغرب وهو جيد جداً، ويقتصر وجود النباتات على المساحات الرملية والطينية، ويمكن رؤية سلسلة جبال قصيرة منخفضة إلى اليمين هي جبال الذنيب.

تصبح الأرض باتجاه الكيلومتر ٨٥ (٥, ٣٤) أقل سواداً وتغطى بكثافة بالشجيرات والعشب، وتحمل المنطقة اسم العبلة. ويمكن السير على هذا المسار الممتاز بسرعات حتى ٨٠ و ٩٠ كم/ساعة. تلوح بعد عدة كيلومترات أخرى الصورة الجانبية لجبل آخر على شكل هرم وحيد في الأفق البعيد، ويتجه المسار نحوه بخط مستقيم. وهذا الجبل يسمّى خال الدفينة، والذي تقع على مقربة منه نقطة التوقف التي تحمل الاسم نفسه. تعود الأرض القاحلة من الكيلومتر ١١٣ وإلى الأمام للظهور مرة أخرى، تليها بعض مجاري الوديان الصغيرة، مع وفرة في الشجيرات الشوكية والأشجار الصغيرة، وفور عبور هذه العوائق الصغيرة نصل إلى مركز الدفينة (٦, ١١٩ كلم).

هناك مسار آخر موازٍ للمسار السابق، إلى الشمال الغربي بعض الشيء ويعترض سلسلة من القيعان الطينية، ويمكن السير عليه بسرعة عالية في بقية الفصول ما عدا فصل الأمطار، وإذ يصبح غير صالح للسير، ويعبر على نحو مماثل معلم الهضب المذكور أعلاه، وبما أن هذا الطريق البديل ليست له أي ميزة، والمسافة المقطوعة هي نفسها، لذا فقد حذفنا وصفه التفصيلي.

الدفينة

تقع نقطة توقف الدفينة على نجد صحراوي أسود قاحل، وفيها عدد من الحوانيت البدائية المشيدة من براميل البترول الفارغة، مرصوصة بعضها فوق البعض الآخر، ومثبتة بعضها إلى بعض بالطين، توجد إحدى عشرة بئر مياه متجمعة على مسافة قريبة، تجتذب إليها البدو الذين يصطحبون قطعانهم فيجدون في هذه الحوانيت احتياجاتهم الأساسية، وقد رأت الحكومة السعودية أنه من غير الضروري بناء محطة وقود أو أي مرفق آخر لحركة السيارات نظراً لقرب الدفينة من المويه نقطة التوقف التالية. وعلى بعد نحو ١٠ كيلومترات إلى الجنوب والجنوب الشرقي يرتفع الخال الذي يشكل علامة أرضية مهمة، ويبلغ ارتفاعه (نحو ١٠٠متر) ويمكن التعرف إليه من خلال شكله من دون تردد حتى من مسافة بعيدة.

المرحلة العاشرة

الدفينة إلى المويه (٨١,٧ كيلومتراً)

ملخص: مسار ممتاز في كل الفصول، وأرضه صلبة ومستوية ورتيبة، وصحراوية في معظمها، تنتشر عليها السهول الملحية والقاحلة تماماً، ومتوسط الوقت المستغرق: ١,٤٠ ساعة.

الخرائط: صفحات ليلى (إن إف ٣٨) ومكة من الخريطة العالمية ١:١,٠٠٠,٠٠٠.

يقترب الممر بعد مركز بريد الدفينة من الخال فيتجاوزه عن يساره بعد عدة كيلومترات، وتقع القمة على امتداد رملي وطيني فاتح اللون يبرز من الأرض المحيطة كالساحة العملاقة، وهو مسار جيد يخترق أرضاً كثيفة الشجيرات.

توجد سلسلة من التلال السوداء بعد ثلاثة كيلومترات من الخال، نقابلها على نحو مستعرض، تجعل المسار رديئاً ومملوءاً بالمطبات، يلي ذلك سهل صحراوي واسع ينحرف قليلاً إلى الغرب، والمسار جيد مرة أخرى، ولا توجد فيه نباتات ما عدا في بعض الامتدادات المتناثرة.

تظهر للعيان قريباً من الكيلومتر ٣٠ (٥٤,٥) جبال خشب، وهي سلسلة جبال ضخمة وعالية جداً، ويستمر المسار الممتاز نحو الجنوب والجنوب الغربي على أرض قاحلة تماماً بسبب ملوحتها، إلا أن الملح لا يظهر على السطح، وخصوصاً في الموسم الجاف.

هنالك طريق للقوافل عند الكيلومتر ٧١,١ (١٠,٦) يؤدي إلى بئر سجه التي تقع على الأرجح بعيداً من طريقنا.

بعد بعض المرتفعات المنخفضة، يرتفع فوق اثنتين منها برجان دائريان صغيران. ثم نصل عند الكيلومتر ٨١,٧ قلعة حصن المويه التي بنيت في منخفض يحجبها عن الرؤية من بعيد.

المويه

كانت المويه آخر مركز حدودي في منطقة نجد قبل دخول الحجاز، وهي حدود تلاشت سنة ١٣٤٤ (١٩٢٥م) نتيجة دخول الحجاز في حوزة الملك عبدالعزيز.

وقد تأكدت الأهمية الاستراتيجية للمكان - بصورة أكبر بعد الحرب الظافرة ضد الشريف حسين بصفتها مركزاً متقدماً في الصراع مع القبائل البدوية المتمردة بالمنطقة - دفعت الملك عبد العزيز في السنوات القليلة الماضية لأن يبني هنا واحداً من أقوى الحصون وأكثرها مهابة في المملكة العربية، وكانت تجري الأعمال المتعلقة بهذه الحصون وقت زيارتنا، ويقوم المبنى على القاع الجاف لوادي المويه، وهو مشيد بكامله من الكتل الحجرية المربعة الشكل التي تم قطعها بدقة متناهية، ويضم عدداً من الآبار المحفورة في وسطه، بينما يسيطر على بعض الآبار الأخرى التي تركت خارج محيط الحصن ليستخدمها البدو. والمبنى من الطراز التقليدي للتحصينات السعودية، جدرانه الخارجية مستقيمة ومزودة بفتحات لإطلاق النيران، وهي بالتأكيد من أعمال البنائين النجديين، وهم الوحيدون الذين يمتلكون المهارة في التعامل مع الحجارة لتنفيذ مبانٍ تقارب المقاييس الأوروبية.

يؤدي المسار إلى ضفة وادي المويه، حيث يظهر الجانب الشرقي من الحصن للعيان، ويسمح ارتفاع الضفة برؤية المباني الداخلية للحصن، وهي بيضاء ومصطفة بشكل دقيق على السور المحيط. ومن جوار برج الزاوية الجنوبية الشرقية المشاد على ضفة الوادي، يمكن رؤية التخطيط الداخلي الجيد للحصن.

وتؤدي البوابة المحمية بسور وتفتح في الجدار الشرقي للحصن إلى الساحة الداخلية حيث تقع محطة الوقود المطابقة لتلك التي رأيناها على الطريق.

يوجد المدخل الرئيس على الجانب الغربي الذي يرتفع مستقيماً من قاع الوادي، ويتميز المبنى بمظهر مهيب، مع السور المتوج بثلاثة أبراج مزودة بفتحات لإطلاق النار، ويضم أوسطها بوابة المدخل ويسيطر عليها. وتوجد في الداخل سلسلة من المباني المنخفضة الفسيحة، وهي مبنية بشكل أنيق مخصصة لسكن الأمير وعائلته والحامية والمكاتب الحكومية ومحطة اللاسلكي ... الخ. ويتألف المبنى المركزي من طابق واحد، يضاء بسلسلة من النوافذ المطلة جنوباً باتجاه الوادي وتستقبل النسيم القادم من البحر الأحمر، وتشمل غرفاً واسعة للاستقبال واجتماعات الرجال. إن اتساع الغرف والساحات وحتى

الجدران البيضاء للمباني هي من سمات طراز البناء الحجازي المناسب لطقس تهامة الحار. إن المويه التي تقع على ارتفاع أدنى من ارتفاع هضبة نجد، تتأثر بالحر الخانق للمنطقة الساحلية، والذي تحمله الرياح الجنوبية الغربية التي تسخن بمرورها على الأراضي المنخفضة، ولكنها ضرورية إلى حدٍّ ما لجعل درجات الحرارة المحلية محتملة أكثر.

تقع بعض الآبار الخارجية أيضاً في قاع الوادي قرب الضفة الغربية، والمياه على عمق كبير، وهي جيدة للشرب وصافية. وفي الضفة الغربية نفسها وفي موقع مرتفع ومفتوح، يرتفع برج مراقبة مماثل للبرج السابق، حيث يقع الاثنان في الزاويتين الشمالية الغربية والجنوبية الشرقية للحصن على التوالي.

المويه إلى عشيرة (الكيلومتر ١٥٩,١)

ملخص: مسار جيد جداً على سطح مستوٍ أو مسطح بتموجات خفيفة، وينحدر على نحو مستمر بعد الخمسين كيلو متراً الأولى، والأرض الرملية المتماسكة للمسار توفر عبوراً ممتازاً في كل المواسم، ومتوسط الوقت المطلوب: ٤ ساعات.

تغطي معظم الطريق نباتات شوكية تشبه السافانا، ولكن ما يجعل الرحلة ممتعة منظر الحيوانات البرية ولا سيما الغزلان، مما جعل الفرصة مواتية للصيد، ويوجد العديد من آبار المياه التي تبعد قليلاً عن المسار، ومما يلاحظ ندرة الأماكن المأهولة بالسكان.

وتتسم المنطقة بكثرة المسارات المتقاطعة التي نشأت نتيجة لسهولة العبور في كل اتجاه، ولقربها من آبار المياه والطرق المهمة الأخرى، وأخيراً بسبب رحلات الصيد المتكررة للأفراد القادمين من مكة أو جدة أو حتى نجد.

الخرائط صفحة مكة (إف ٣٧) من خريطة العالم ١:١,٠٠٠,٠٠٠.

نغادر قلعة المويه متجهين جنوباً على طول وادٍ يحمل الاسم نفسه، ويتلاشى بعد عدة كيلومترات عندما يدخل المسار سهلاً رملياً باسم خشب، ويشاهد فيه مواضع مغطاة بالرمال الناعمة في بعض الأحيان، ولكنه جيد بشكل عام، وإلى اليسار يوجد جرف منخفض صغير على بعد ٥ إلى ٦ كيلومترات يدعى الأكرد.

تُكسر رتابة الأرض عند الكيلومتر ١٧,٦ (١٤١,٥) بنتوء صخري معزول داكن ولامع بارتفاع عدة أمتار يدور المسار على حافته، وترتفع في الأفق الشمالي البعيد مجموعة جبال خشب أي نفس اسم السهل، ثم يبدأ بعد جلاميد صخرية صغيرة ومعزولة السهل الصحراوي غير المحدود مرة أخرى، ويوجد على جانبي هذا المسار الممتاز غير المعلم بصورة جيدة على الأرض عدد من المسارات الموازية مجتمعة بشكل ضيق، ويمكن تمييزها بعضها من بعض بسهولة.

نقابل عند الكيلو متر ٢٥,٤ (١٣٣,٧) بعض الحواجز البارزة من الصخور السوداء، والأرض الرملية المكسوة بنباتات صحراوية من الشجيرات المورقة، وينثني المسار قليلاً إلى الجنوب الغربي، ويمتد سريعاً على سهل واسع، ويمكن السير عليه بسرعات حتى ٩٠ كم/ ساعة بسهولة.

تصبح الأرض عند الكيلومتر ٤٩ (١١٠) خفيفة التموّج، وهي رملية وتنبت عليها النباتات بكثافة، وتبدو كغابة هزيلة بعشب وفير، وتسمى هذه المنطقة الركبة؛ وهي سهل منبسط يميل باتجاه الغرب، ويقطعه المسار باتجاه الجنوب الغربي.

يظهر عند الكيلومتر ٦٠ (١٠٠) تقريباً نتوء عالٍ في الأفق الجنوبي الغربي، على بعد ٥٠ كيلومتراً، وهي سلسلة جبال الهدا، وتقع تربة في جنوبها، وهي موقع النصر السعودي الحاسم ضد الهاشميين.

ويواصل المسار بشكل أفضل فوق أرض متدرجة قليلاً، ويعبر أرضاً خضراء مليئة بقطعان الغزلان.

يظهر عند الكيلومتر ٧٥ (٨٥) تقريباً إلى اليمين، وعلى مسافة ٢٠٠ متر شمال الممر، تل يمتد من الجنوب الغربي إلى الشمال الشرقي وسط النباتات، وعلى مسافة أبعد (٢٠ إلى ٣٠ كيلومتراً) في الاتجاه نفسه يوجد نتوءان صغيران بارتفاع متواضع. يتفرع عدد من الممرات، من الممر الرئيس، وتنعطف غرباً (يمين) ثم تختفي عن النظر في الشجيرات، وهذه طرق مختصرة يستخدمها السائقون الذين لا يرغبون في المرور عبر عشيرة ومكة في الطريق من المويه إلى جدة، وسوف نأتي على ذكر مثل هذه الممرات فيما بعد، وقريباً من هذه النقطة على المسار، كانت الحدود بين نجد والحجاز، ومن الواضح أنها كانت حدوداً اصطلاحية.

يستمر المسار الرئيس بمعالمه غير الواضحة متجهاً إلى الجنوب الغربي، ولا يزال على سهل ينحدر قليلاً باتجاه الغرب، والتغيير الوحيد تمثله مجموعتا جبال صغيرتان تلوحان في الأفق، الأولى هي النسيان إلى الشمال (يسار) على بعد ٤٠ كيلومتراً، والأخرى هي حردلا في الاتجاه المقابل وعلى مسافة أبعد من سابقتها.

تبرز عند الكيلومتر ١١٨ (٤١) تقريباً امتدادات من الصخور البركانية عدة كيلومترات، ينتظم بعضها في سدود تمتد بعمق، وبعضها الآخر مفكك ومنتشر على الأرض، وتسمى هذه التشكيلات «العرف».

يستمر الممر على أرض رملية، ويصبح أكثر استواء، وهو مغطى ببساط سميك من الشجيرات الصغيرة المتشابهة، ويصبح الطريق مميزاً بأرضه اللينة. وتخف السرعة،

ولكن لا نواجه صعوبات معينة، ويجب تجاهل الممرات التي تؤدي إلى اتجاهات خلاف الجنوب الغربي، إذ شكلتها جماعات الصيادين أو من الانحرافات باتجاه الآبار المجاورة التي تنتشر بكثرة في المنطقة.

يوجد عند الكيلومتر ١٥٢(٧) مسار يمتد باتجاه الشمال يتفرع بزاوية ضيقة، مواصلاً السير باتجاه البركة بعد الكيلومترات السبعة الأولى التي كان يندمج فيها مع الطريق الرئيس.

نصل عند الكيلومتر ١٥٩,١ إلى عشيرة التي يمكن التعرف عليها بسهولة من خلال تل صغير بارتفاع نحو ١٠ أمتار تقريباً، ويمتد من الشرق إلى الغرب قريباً جداً من نقطة التوقف مباشرة.

عشيرة

عشيرة هي مجرد محطة تزود بالوقود، بنيت على نمط المحطات الأخرى، وهي موقع تزود بالمياه كذلك، شيدته الحكومة السعودية حديثاً، وتوجد حول المبنى الوحيد خمس آبار للمياه، خضعت مؤخراً لأعمال تحسينات، واثنتان منها محاطتان بحجارة من دون ملاط، والأخرى بالخرسانة، وكما أن الآبار الثلاث الأخرى مزودة بحواجز وأحواض مياه خرسانية لقطعان الماشية، وتوجد لوحة تذكارية منصوبة قرب البئر الأقرب (نحو٥٠متراً) للمبنى تبين أن أعمال الحماية والتحسينات نفذت في سنة ١٣٥٣ (١٩٣٤م) بأمر جلالة الملك عبدالعزيز بن عبدالرحمن الفيصل آل سعود ملك المملكة العربية السعودية، هذه البئر مزودة أيضاً بثلاث عوارض معدنية لتركيب البكرات التي يستخدمها البدو لسحب الماء ذي النوعية الجيدة، من عمق ١٥ متراً تحت سطح الأرض.

ومن عشيرة يمتد المسار الرئيس باتجاه الجنوب الغربي مباشرة إلى مكة، والتي تبعد مسافة ١١٥ كيلومتراً .

عشيرة إلى البركة[١٠٤] ٥٢,٨ كيلومتراً

ملخص: المسار جيد جداً ويسير باتجاه ثابت من الجنوب إلى الشمال على سهل متسق، وهو امتداد لسهل ركبة الذي وصفناه في المرحلة السابقة. وتستمر الأرض الرملية متماسكة على طول المسار بأجمعه تقريباً، فتوفر سيراً سريعاً، ولا توجد عوائق حتى في حالة هطول الأمطار.

إن النباتات المتشابهة والكثيفة المتواصلة مع المسارات المتعددة التي تقطع سهل ركبة تجعل من السهل فقدان المرء لاتجاهه المقصود إذا لم يحدد الاتجاه بانتظام، والتقاطع قبل مسافة قصيرة من البركة مع مسار شاحنة جيد الصيانة مخطط خصيصاً، ويمتاز بأنه نقطة مرجعية، ولا توجد أي علامة أرضية أخرى في هذا القسم القصير من خط الرحلة.

الخرائط: صفحة مكة (إف ٣٧) من خريطة العالم ١:١,٠٠٠,٠٠٠.

نغادر عشيرة باتجاه مستقيم شمالاً على مسار بدايته سهلة، يسير على طول سهل رملي مغطى بعدد قليل من الشجيرات والعشب، ويتفرع عند الكيلو متر ٧,٥ (٤٥,٣) المسار الرئيس إلى الرياض ناحية الشمال الشرقي، بينما يحافظ المسار الذي يواصل اتجاهه إلى البركة على اتجاهه الشمالي. تشير آثار العجلات العميقة عند الكيلومتر ١٣,٨ (٣٩,٠) إلى الأماكن التي حدث فيها الانغراز، والمسار معلّم بشكل جيد، ولكن النباتات المتشابهة تعوق تحديد الممرات التي من الممكن أن تكون قد انحرفت عن الطريق الصحيح، وقراءات البوصلة هي المرجع الوحيد الآمن – خلاف توجيهات الأدلة المحليين – نتيجة غياب أي علامة أرضية مفيدة. وتوجد عند الكيلومتر ٢٤,٥ (٢٨,٣) عدة شجيرات، وتكثر النباتات بسبب التربة الرملية المفككة، حيث تترك السيارات آثاراً عميقة على الأرض.

تقل النباتات قبل الكيلومتر ٣٦(١٧) تدريجياً حتى تختفي تماماً، ويمتد النجد الصلب المغطى بطبقة رقيقة من الحصى الأبيض على كل الطريق حتى الأفق، وهذا الممر ممتاز بشكل عام.

تظهر نباتات متناثرة وقصيرة مرة أخرى قبل الكيلومتر ٥٠ وإلى الأمام قليلاً (٥٢,٤

كم- ٠,٤)، هنالك طريق شاحنات يتمتع بصيانة جيدة، ويبلغ عرضه عدة أمتار، وهو واضح بشكل كبير. هذا هو الطريق السريع لنقابة التعدين العربية السعودية الذي يربط جدة بمنجم الذهب في مهد الذهب الذي تستغله سامس، وينعطف طريق السيارات الذي يتجه نحو الغرب -الجنوب الغربي ينعطف إلى الشرق منحنياً باتجاه الشمال، حيث يلتقي به المسار القادم من عشيرة، لذلك من المهم عند القدوم من الجنوب تجنب تلك المسارات التي انتقلت إلى اليمين واتخذت مجرى موازٍ لطريق سامس مما يحول دون تحديده.

يتبع الطريق الآن الطريق السريع باتجاه البحر الأحمر، ونقطة التوقف في البركة على بعد ٤٠٠ متر (الكيلومتر ٥٢,٨) بعد ملتقى الطرق.

البركة

البركة نقطة تزود بالمياه خالية من المباني الدائمة، على بعد ١٠٠ متر بعيداً عن طريق السيارات إلى اليمين يوجد حوض مربع ضخم طول ضلعه ثلاثون متراً، محاط بجدار حماية غير متصل ومنخفض مشيد بكتل حجرية من دون ملاط، وبخط غير متصل من الأشجار الصغيرة . والجداول الصغيرة التي تحمل مياه الأمطار تغذي الحوض، وترسب الطمي في قاعه، تملؤه إلى مستويات مختلفة وفقاً للمواسم، ويبلغ عمق الحوض ١,٥٠ متر، وتوجد على بعد أمتار قليلة من جانبه الشرقي بئر محمية بحاجز من الصخور الحجرية الجافة.

بنيت هذه المرافق المتواضعة من قبل الأتراك في مطلع هذا القرن، لأغراض عسكرية أساساً، وقد ظلت مهملة لغنى المنطقة بآبار المياه والمراعي والمستودعات الطبيعية الأخرى لمياه الأمطار، ولكن البركة استعادت بعض الأهمية بعد أن بنت سامس طريق جدة – مهد الذهب، وجعلتها نقطة تزود بالمياه لسيارات الشركة.

انحراف بديل من طريق عشيرة إلى طريق (سامس) عند البركة

إن منع غير المسلمين دخول مكة جعل الطريق على شكل نصف قطر طوله ٢٠ كيلومتراً من المدينة، ويجبر كل من يسري عليهم هذا المنع الذي تطبقه الحكومة السعودية بصرامة، بأن يغادروا- عند عشيرة التي تمثل آخر نقطة للوقوف قبل مكة من اتجاه الشرق- المسار

الرئيس الذي يربط الرياض مع شاطئ البحر الأحمر يسهل طريق (سامس) الذي يمر من خلال البركة، على بعد ٥٠ كيلومتراً من عشيرة، إتمام الرحلة إلى جدة بالنسبة إلى غير المسلمين، وهو لا يختلف عن سابقه عدا أنه أطول قليلاً، ومن المستحيل الوصول إلى طريق سامس الذي يقع بعيداً إلى الغرب من البركة بسبب شدة وعورة الأرض؛ لذا فإن معظم الأدلاء الذي يرافقون الأوروبيين من الرياض إلى جدة أو بالعكس، يبتكرون طرقاً مختصرة قبل الوصول إلى عشيرة، متجهين غرباً عبر أرض ركبة ذات الأشجار الخفيفة، ويعترضون طريق سامس في أي مكان قرب البركة، (وبعكس ذلك عند القيادة من جدة إلى الرياض)، فإن هذا الانحراف ذو قيمة كبيرة، ليس لاختصاره مسافة ٨٠ كيلومتراً تقريباً، بل لسهولة المرور من أحد المسارين إلى الآخر، بشرط الحفاظ على الاتجاه غرب - شرق (أو شرق غرب) بدقة.

يتم التخلي عن مسار المويه -عشيرة في أثناء القدوم من الرياض عند الكيلومتر ٧٥ (نحو ٨٥ إلى عشيرة)، ثم التوجه غرباً، بعد منطقة متعرجة بطول ٥٥كلم عبر أرض ركبة التي تغطيها الشجيرات القصيرة، ونلتقي بطريق سامس قرب البركة، والنقطة المرجعية الوحيدة التي استند إليها الأدلاء هما التلان المشار إليهما سابقاً خلال وصفنا للرحلة، وهما على بعد ٧٥ كيلومتراً من المويه، وأشرنا إليهما بالفعل في الوصف السابق لطريق الرحلة، على بعد ٧٥ كيلو متراً من المويه.

البركة إلى المدركة (٩٣,٥كم)

ملخص: تجري الرحلة (كل الطريق إلى جدة) على مسار جيد مفتوح لحركة الشاحنات، وقد بنته سامس وتقوم بصيانته بشكل مستمر، يعبر الطريق بعد عدة كيلومترات حقل حمم بركانية، ثم ينحدر بسرعة باتجاه البحر، والطريق وعر إلى حدٍ ما، ومن الضروري السير بحذر وبسرعة معتدلة، ويشكل الانحدار لمسافة قصيرة قبل عدة كيلومترات من المدركة بشكل خاص خطراً يجب التنبه له.

يوجد عند الكيلومتر ١٤,٥ (٧٩,١) مفرق واحد من دون لوحة يؤدي جنوباً إلى عشيرة على طول مسار رديء موازٍ للمسار الذي وصفناه في المرحلة السابقة. يوجد عند الكيلومتر ٥٧,٤ (٣٦,٢) مفرق آخر، يحمل لوحة يؤدي بعد ٢,٥ كيلومتر إلى مستودع سامس.

لا توجد أماكن مأهولة ولا آبار مياه على طول الممر، والمنطقة البركانية المغطاة بحجارة سوداء وهي قاحلة بشكل عام.

الخرائط: صفحة مكة (إف ٣٧) من خريطة العالم ١:١,٠٠٠,٠٠٠.

يمكننا في منطقة البركة اقتفاء أثر الطريق بصعوبة على الأرض، لكون ركبة هي المفضلة لحركة المرور في كل المواسم، ويبلغ عرض المسار ستة أمتار، ويخلو من الحجارة والعشب، ويوجد هناك سدان صغيران من الشجيرات يفصلان الطريق على الجانبين، ويبدو الطريق وكأنه قد مهّد بمعدات التسوية.

السير جيد باتجاه غرب - جنوب غرب على أرض رملية طينية صلبة تغطيها النباتات المعتادة، وهناك بعض الحظائر من الحجر لحماية الماشية عند الكيلومتر ٦ (٦٨). يظهر المسار الرملي عند الكيلومتر ١٠ مغطى بحصى خشنة مما يوجب تخفيض السرعة، وتمتاز الأرض بأنها قاحلة وفقيرة بالغطاء النباتي.

يظهر عند الكيلومتر ١٤,٥ (٧٩,١) مفرق إلى اليسار، مُعلَّم بكومين من الحجارة المطلية باللون الأبيض، بارتفاع حوالي ١,٥٠متر، يبعدان بعضهما عن بعض خمس عشرة خطوة تقريباً، ويمثلان علامات مميزة للطريق، ويبدأ الممر المغادر باتجاه جنوب شرق، ويقود أيضاً إلى عشيرة عبر نقاط وسيطة للتزود بالمياه، ويبدو أنه في حالة رديئة، ومملوء بالحجارة، ويفتقر إلى العلامات الإرشادية بعد مسافة قصيرة في البداية.

بعد ذلك يتغير المنظر فجأة وتبدو الأرض مغطاة بحجارة سوداء غامقة، تستقر فوق قاعٍ رملي تحول هو أيضاً إلى اللون الغامق، وهذه المنطقة البركانية الجديدة منطقة شاسعة تمتد باتجاه الشمال إلى القرب من المدينة، وعلى الجانبين حتى شاطئ البحر الأحمر تقريباً، والاسم العام لهذه المنطقة هو حرة، والنباتات الصغيرة تنتشر على نطاق واسع.

يظل المسار جيداً بسبب الجهد الدؤوب لإزالة الحجارة فيه، ويتخذ مظهر الطريق السريع الحقيقي على الرغم من الصعوبات المتزايدة، والاختلافات الحادة في الارتفاع، ويتحول اتجاه الطريق بعد نحو ٣,٥ كيلومترات من المفرق المذكور أعلاه من الجنوب الغربي إلى الغرب، ليدخل الحرة، وهذا الطريق مضطرب بازدياد وتتخلله الحمم البركانية الممتدة شمال – جنوب، مع ميل واضح للانخفاض باتجاه البحر.

تسيطر على المنظر العام الصخور البازلتية التي تشكل تدفقات الحمم البركانية، والتي تفتتت بشكل كبير على السطح، وحقول الحمم البركانية التي تنتشر عليها الحجارة البازلتية المتفتتة التي صقلتها عوامل التعرية، حتى المادة التحتية الرملية حيناً – والمكونة من صخور سوداء مماثلة في مظهرها لرصيف غير منتظم من الأحجار اللوحية حيناً آخر – تصبح أغمق على نحو متسق، وتتألف النباتات الضئيلة من عدة شجيرات هزيلة استطاعت أن تنمو بأعجوبة في القفر الشامل للصحراء السوداء، والمشهد كالح وكئيب، وفي الصيف تكون الحرارة غير محتملة حتى لأولئك المعتادين على طقس الجزيرة العربية. يتبع الطريق التضاريس غير المنتظمة طبوغرافياً، ويبقى مقبولاً بفضل عناية الشركة المالكة، وبعض أجزاء الطريق تم تحسينها بردميات من كسارة الحجارة التي استخدمت في ردم الحفر والمطبات لتسهيل مرور عجلات السيارات فوقها.

يتوجه الطريق غرباً باستمرار إلى قاع وادٍ يليه حاجز معترض ناتئ، يمثل أعلى بروز في حرّة قبل ساحل البحر الأحمر ومواز له. يوجد جسر من الخرسانة والأخشاب على جانبيه براميل بترول مدهونة باللون الأبيض، يسمح بعبور وادٍ عميق قبل مواجهة الصعود الحاد، والجزء من الطريق أعلى الجبل، بطول نحو كيلومترين اثنين، يكون في بعض الأجزاء شديد الانحدار، يقودنا إلى مجاز، حيث يظهر منظر شامل على ساحل البحر الأحمر. إن

منظر حراء المنحدر بسرعة إلى الأسفل باتجاه الغرب مثير مما يفسح المجال لتشكيلات صخرية أخرى تتجه أيضاً بمحاذاة الساحل، ويظهر البحر في الأفق ونادراً يمكن رؤيته وراء حزام الرمل الساحلي.

توجد عند الممر (كيلومتر ٥٧,٤ - ٣٦,٢) لوحة باللونين الأبيض والأحمر لا تحمل أي كتابة، وإلى اليسار (جنوباً) يتفرع ممر يؤدي بعد ٢,٥ كيلومتر على جانب الجبل إلى مساحة مستوية من الأرض عليها ست ثكنات خشبية حديثة مجهزة بشكل جيد لأفراد الصيانة التابعين لسامس (نقابة التعدين العربية السعودية) ومعداتهم، ولإعادة التزود بالوقود.

ينحني الطريق بعد مسافة قصيرة من المرتفع، باتجاه الغرب -الجنوب الغربي ليجتاز منحدراً طويلاً ومستقيماً تماماً على الجناح الغربي من الحرة، ومن الممكن القيادة بسرعة عالية نتيجة صيانة الطريق الكاملة.

تتحول الأرض عند الوصول إلى النجد حيث ينتهي المنحدر إلى أرض طينية ذات لون أحمر خفيف، وتتكاثر فيها النتوءات البازلتية للحرة التي تتضاءل مع التقدم، بينما تتزايد الشجيرات الشوكية، ويوجد عند الكيلومتر ٧٩,٣ (١٤,٣) على مسافة قصيرة إلى اليسار، تل مدبب أبيض ضخم، ويبلغ ارتفاعه ٤٠متراً تقريباً وهو مميز جداً، ويحمل اسماً يدل على شكله هو القرن الأبيض، وهو نجد يمكن أن يعبره الإنسان بسرعة في كل الأوقات ماعدا فصل الأمطار، ويخشى من خطر الانغراز، وينتهي هذا النجد بجرف منخفض عند الكيلومتر ٨٨,٩ (٤,٧) وحيث يبدأ انحدار حاد مفاجئ باتجاه وادي المدركة، مستهلاً سيره بمنعطف حاد خطير وضيق ومخفي ينثني إلى اليمين، بعد ذلك يأتي منحدر قوي، ويتسبب الطريق الضيق الموازي للجبل في بعض المشاكل للشاحنات التي تسير باتجاهات متعاكسة. ويوجد مع بداية الانحدار جرف بعمق مئة متر يمتد على جانبي الطريق، وباثنين من الانعطافات الحادة الوعرة يصل المرء إلى طرف الانحدار الرأسي الإجمالي بمقدار ٢٠٠ متر على جانبي بطن الصحراء الذي تقطعه بعض النتوءات العرضية، ولا يبدو على جوانب الجبل أي أجزاء غائرة، وهي ذات لون رمادي داكن يعلن اختفاء حمم حراء البركانية.

ينتهي الاندفاع في وادٍ عريض ذي ضفاف منحدرة، بعرض كيلومترين اثنين ويجري في الوسط بجانب القاع الرملي لوادٍ كبير يتجه من الشمال إلى الجنوب تقريباً، وتوجد بعض المساحات المزروعة وبساتين النخيل، وقبل الوصول إلى ضفة الوادي اليسرى مباشرة (الكيلومتر ٩٣,٦) توجد نقطة توقف المدركة.

المدركة

المدركة محطة بنتها سامس في أكثر المناطق لطفاً من الطريق المعزول، وهي توفر المرافق الأساسية اللازمة لاستراحة قصيرة للعاملين الأجانب الذين يقيمون عادة في جدة، وهي شاليه صغير مشيد على أرض عالية ومؤثث بسريرين وحمام ومطبخ صغير وردهة صغيرة، يطل على الوادي من جانب وعلى الطريق من الجانب الآخر، وعلى بعد مئة متر في أسفل الجبل يوجد منزل صغير للعمال المحليين وهو أقل تأثيثاً، كما يوجد بناء ثالث أكثر تواضعاً يضم اللوازم، وعلى نفس مستوى قاع الوادي توجد بئر مياه مناسبة محددة بالخرسانة، وهي مقفلة بغطاء خشبي، وفيها مياه عذبة ممتازة ووفيرة من عمق بسيط تحت مستوى الأرض مباشرة.

المدركة إلى جدة (١٤٥,٥كيلومتراً)

ملخص: يتبع الدرب طريق سامس، ويمر بمجموعة من السلاسل الجبلية الصحراوية المعقدة الموازية لساحل البحر الأحمر، وعلى الرغم من أنه شيد بشكل مقبول، ويتلقى صيانة جيدة، إلا أن الطريق وعر جداً نظراً لكثرة المرتفعات والمنخفضات وحدتها، بالإضافة إلى المنعطفات والممرات الضيقة، في تلك الأرض الجبلية، ويمكن اجتياز الطريق بأمان في كل الفصول بفضل التحسينات الكثيرة التي تضمن سلامة المرور على الامتدادات الرملية وعبر قيعان مجاري الأودية التي نقابلها على طول الطريق، وما عدا امتدادات قصيرة، فالطريق مسفلت ويناسب كل الفصول.

يمتد الانحدار العام للطريق نزولاً عند الكيلومتر ٢٩,٨ (١١٥,٦) من خلال ممر أم رقيبة، ويهبط بعده امتداد صعب طوله نحو مئة متر عن طريق سلسلة من الانحناءات الحادة، وهذا هو أكثر قطاعات المرحلة خطورة ومشقة.

هذه المرحلة مثيرة للاهتمام ومتنوعة بشكل عام، ويسير الطريق في الغالب بعمق إلى الأسفل وسط تلال قاحلة طويلة، بمتوسط طول قدره ٢,٣٠٠متر، تنتشر فيها النباتات المورقة على طول أرضية الوادي، والآبار متعددة ومعظمها بنتها أو جددتها (سامس). يدور الطريق عند الكيلومتر ٨٧,٠ (٥٨٤) على حافة الوادي حيث تقع قرية عسفان المجاورة، وهي مركز توقف مهم للحجاج المسافرين في قوافل من مكة إلى المدينة، وتوجد قريتان هما القنارات والبردات على مسافة من الطريق، ونجد عند دخول سهل جدة عند الكيلومتر ١٢٥,٥ (١٩,٩) مضخة تعمل بواسطة الرياح مملوكة لشركة سامس، ولا توجد مفارق مهمة إلا بجوار جدة مباشرة، ومتوسط الوقت المطلوب: ٥ ساعات.

الخريطة : خريطة العالم ١:١,٠٠٠,٠٠٠، صفحة مكة (إف ٣٧).

يستمر الطريق عند مغادرة الاستراحة في المدركة باتجاه الغرب والجنوب الغربي، قاطعاً على الفور وادي المدركة، وسطح الطريق ممتاز، وفي قاع الوادي العريض الذي يقع على

يسارنا بعد العبور يظهر للعيان أولاً (الكيلومتر ١,٣-١٤٤) الهيكل الخرساني المسلح غير المكتمل لمبنى من الطراز الأوروبي، ثم أجمة من أشجار النخيل التي تختفي وراءها قرية المدركة (الكيلومتر ٢,٤ - ١٤٣,٠)، وهي حقول مزروعة مورقة.

يغادر الطريق بعد ذلك وادي المدركة، ويصعد على نحو حاد مرتفعاً صغيراً (الكيلومتر ٣,١-١٤٢,٣) يؤدي إلى ممر جانبي ضيق، وهو جزء من الطريق الذي يمر عبره على منحدر شديد، وهو طريق رديء جداً بسبب نتوءات صخور القاع والمطبات والحفر المتواصلة.

نعبر نتوء التشكيل الضخم، الذي يصل ارتفاعه إلى ٣٠٠متر تقريباً وإلى اليمين مباشرة (٦,٥كيلومتر - ١٣٨,٩) وقبل الدخول في منطقة قاحلة، يتقلب الطريق بشكل كبير، بسبب النتوءات الصخرية المتناثرة (منطقة أبوداران)، ثم بعد أن نجتاز حدبة نصل إلى مفرق طرق يتجه إلى الخلف (الكيلومتر ٧,٦ - ١٣٧,٦)، ونعبر على مسافة كيلومتر وادي محفان الصغير الذي يشبه الحوض (انحدار خطير!). يواصل الطريق امتداده عبر منطقة قاحلة تتناثر عليها جروف حجرية غير منتظمة، تتكيف مع طبيعتها غير المستوية بسلسلة من المرتفعات والمنخفضات المتواصلة. ولدى الالتفات إلى الخلف يظهر إلى اليمين جبل رائع بارتفاع نحو ١,٠٠٠ متر، يعلوه شكل يبدو كالأنف قرب القمة ويعرف هذا الجبل باسم جبل شمورة، وهو أعلى ارتفاع في المنطقة.

نصل بعد تسلق منحدر حاد إلى مرتفع صغير (الكيلومتر ١٩,٩ - ١٢٥,٥) يليه مرتفع آخر أقل منه ارتفاعاً قبل الدخول في وادٍ قاحل عريض، ويترك الطريق هذا الوادي من خلال فجوة ضيقة (الكيلومتر ٢٢,١ - ١٢٣,٣) ليدخل مباشرة في وادٍ آخر مشابه، يوجد بعد ٨٠٠ متر بئر ماء للبادية على بعد عدة أمتار على يسار الطريق، فتحتها في مستوى الأرض تحميها بعض الحجارة، ويبلغ عمقها ١٠ أمتار تقريباً، ونعبر بعد ذلك مباشرة وادي فيدان لأول مرة عند الكيلومتر ٢٢,٩ (١٢٢,٥)، ثم مرة أخرى عند الكيلومتر ٢٥,٤ (١٢٠,٠)، على رصيف من البلاطات الأسمنتية المرصوفة جنباً إلى جنب.

يدخل الطريق بعد مرتفع آخر (الكيلو متر ٢٧,٢-١١٨,٢) وادياً ضيقاً جداً ذا جوانب منحدرة (بعض المناظر الرائعة)، وينتهي إلى منعطف صاعد بشكل خفيف يؤدي إلى ممر أم رقيبة (الكيلومتر ٢٩,٨ - ١١٥,٦). ومن القمة يتسع المشهد عبر المنطقة الجبلية القاحلة الوعرة؛ وهذا المنحدر أصعب امتداد في هذه المرحلة، ويوجد منحنيان حادان منحوتان في الواجهة الصخرية يأخذان الطريق نحو ١٠٠ متر إلى الأسفل (طول الانحدار ١,٨٠٠متر) إلى الأرضية العميقة لوادي أم رقيبة، والطريق ضيق جداً (٣,٥ أمتار). ولا

يسمح بمرور سيارتين معاً، مع وجود انعطافات حادة وسطح رديء بسبب الحجارة ونتوءات الصخور وخصوصاً في أسفل المنحدر.

يستمر الطريق منحدراً إلى الأسفل على طول الوادي الجديد، ويدور على حافة الجبل الذي شيد الطريق على جانبه (الكيلومتر ٣٢,٠ - ١١٣,٤) متكيفاً مع تعرجات وانعطافات سلسلة من الممرات والشعاب الضيقة.

نصل عند الكيلومتر ٤٤,٨ (١١٠,٦) وادي قيران المهم الذي نعبره بعرض ٣٠٠متر على أرض حجرية غير معبدة، ويستمر الطريق بعد ذلك محاذياً للجبل، ويوجد بعد مرتفعين منحدر حاد بطول كيلومتر واحد (الكيلومتر ٣٦,٣-١٠٩,١) يقود الطريق مرة أخرى إلى أسفل وادي قيران. تظهر إلى اليمين عند الكيلومتر ٣٧,٠ (١٠٨,٤) أرضية وادٍ متماسكة في وسطها يمكن رؤية قرية الفنارات من بعيد محاطة بالنباتات، ويظهر للعيان فوق القرية على مرتفع صخري مبنى صغير؛ وهو على الأرجح مركز مراقبة قديم. وفي النقطة نفسها تظهر بقايا حجر المسافة رقم ٦٥ (من كتلة أسمنتية مقواة بقضبان من الحديد) على جانب الطريق، وهو أحد المعالم القديمة القليلة التي ما زالت موجودة وقد وضعتها الشركة في مكانها موزعة بالتساوي كل خمسة أميال.

نعبر وادي قيران عن طريق شريط خرساني سهل ثم ندخل وادياً جديداً عميقاً وضيقاً يشبه الخندق يقطعه وادي السيف، ويدور على حافته على اليسار، ويوجد عند الكيلومتر ٣٩,٠ (١٠٦,٤)، جرف شديد الانحدار بارتفاع ٨٠ متراً تقريباً يطل على أرضية الوادي الذي تتجمع في سفحه المياه وتدوم حتى خلال فصل الجفاف.

ينحني الطريق يميناً ثم يدخل سهلاً واسعاً هو الدف، بعرض نحو ١٠ كيلومترات، يحده على اليسار (جنوب) الجرف الشديد الانحدار للسهل، ويمكن على الجانب نفسه رؤية عدد من المنازل المرتبة في صف واحد (قرية القِراء)، تربط قرية البردة الكبيرة المجاورة، التي شيدت على سفح النجد وتحيط بها بعض الأشجار المورقة، والقرية إلى اليسار على بعد عدة كيلومترات، ونلاحظ عند الكيلومتر ٤٣,٣ (١٠٢,١) طريقاً مستوياً وهو جيد بشكل عام.

يوجد ممر يشبه السرج في (الكيلومتر ٤٥,٤ - ١٠٠,٠) يؤدي إلى سهل الصبرة، حيث نشاهد بئراً (الكيلومتر ٤٧,٢ - ٩٨,٢) على بعد ٥٠ متراً إلى اليسار، وقد حفرتها شركة (سامس) وحمتها بحاجز خرساني مغلق، ثم يسير الطريق على أرض رملية طبيعية صلبة.

نغادر الآن وادي صبرة صاعدين مرتفع أم الجربي (الكيلومتر ٤٩,٢ - ٩٦,٢)، ونواصل السير بتعرجات ومنعطفات عديدة على طول شعاب ضيقة وقاحلة، والطريق حجري

ورديء لما فيه من المنعطفات الحادة التي يصل أحدها إلى ١٨٠ درجة كاملة (الكيلومتر ٥٠,٩ – ٩٤,٥) ويفضي إلى الوديان التي شكّلتها روافد وادي حفرة الذي نتبع أرضياته الحجرية الآن، مع وجود عدة معابر، والطريق رديء بشكل عام، وتظهر لنا على اليسار سلسلة جبلية تعرف باسم السهلة.

توجد عند الكيلومتر ٦٣,٨ (٨١,٦) بئر حفرة، على بعد ١٠٠متر تقريباً إلى يسار الطريق، في قاع الوادي عند سفح تل معزول، والبئر لا تظهر من الطريق. ويبدو لنا بعد مسافة قصيرة وراء التل تشكيل صخري بارتفاع ١٥٠متراً تقريباً ويعرف باسم المصروفة، ولونه يتباين مع لون السلاسل المجاورة.

ندخل عند الكيلومتر ٦٤,٢ (٨١,٢)، لدى رؤية العلامة الأرضية مباشرة، سهل الفج، وهذه أرضية وادٍ بعرض عدة كيلومترات، مغطاة بنباتات كثيفة.

نرى فرن الكلس التابع لشركة سامس عندما تنتهي أرض الفج المنخفضة، إلى اليمين، خلف رابية صغيرة معزولة، ويتألف الفرن من تنور كلس مصنوع من الطوب، وإلى جانبه فرن آخر تحت التشييد سنة ١٣٦٠ (مارس ١٩٤١م). وتشكّل حزم الحطب التي يجمعها البدو ويحملونها إلى الفرن على ظهور الجمال الوقود المستخدم، بينما يقتلع الكلس من الرابية نفسها باستخدام المتفجرات. وطاقة المرفق من أتون واحد ١٦٠ برميلاً في الشهر، ويرسل الكلس إلى منجم المهد (نحو ٣١٥ كيلومتراً إلى الداخل) بالشاحنات، ويسمى الفرن المسنا، وأما المفرق الذي يقود إليه عن طريق امتداد قصير من الممر فيقع عند الكيلومتر ٦٧,٩ (٧٧,٥).

يستمر هذا المسار الجيد في طريق جبلي على طول وديان قاحلة غير مستوية باتجاه الجنوب.

يصل المرء عند الكيلومتر ٧٤,٩ (٧٠,٥) إلى سهل رملي واسع جداً، مغطى بنباتات كثيفة قوامها شجيرات كبيرة تشبه السافانا، يتبع الطريق طرفها، على مسافة قصيرة من الجبال التي تحدها إلى يسار الطريق. والطريق ممتاز وهو ذو سطح رملي ولكنه طبيعي وصلب. نعبر عند الكيلومتر ٧٨,٧ (٦٦,٧) وادياً صغيراً على منصة من الحجارة الأسمنتية، وآخر أصغر على بعد ٤٠٠متر إلى الأمام. وتظهر للعيان إلى اليمين من السهل مجموعة من أشجار النخيل تحيط ببئر على بعد كيلومتر واحد تقريباً.

يدخل الطريق بعد عبور هذا الامتداد من الأرض المستوية بسرعة الجبال مرة أخرى، ولا يزال يتجه جنوباً (عند الكيلومتر ٨٥,٢ – ٦٠,٢)، ثم يتبع أرضية وادٍ رملية، ويبدأ الصعود عبر أرض صخرية سفعتها الشمس، ويترك إلى يمينه عند الكيلومتر ٨٥,٨

(٥٩,٦) ضريحاً صغيراً مبنياً يقوم على نتوء ليكون بمنزلة علامة على الطريق الذي يتبعه الحجاج راجلين أو راكبين من مكة المكرمة إلى المدينة المنورة، وقد بدأت هذه الظواهر بالانحسار لصالح النقل بالسيارات بين مكة المكرمة والمدينة المنورة مسافة ٤٠٠ كيلومتر عبر الصحراء، وبعد الوصول إلى السهل الذي تركه الطريق خلفه يتجه طريق الحجاج إلى البحر (غرب) ويسير على حافة الساحل قبل أن ينعطف باتجاه الشمال الشرقي إلى المدينة.

الوادي الآنف الذكر عريض جداً (نحو ٦٠٠متر) وتتناثر عليه الحجارة. والطريق مصان بشكل جيد وهو خالٍ من العوائق، ونرى عند الكيلومتر ٨٦,٠ (٥٩,٤) بقايا حجر المسافات رقم ٣٥، وجوانب الوادي معلمة بطول عدة كيلومترات بجدران حجرية جافة غير مستوية وبارتفاع نحو متر واحد، مقسمة المنحدرات الصخرية إلى عدد من الألسنة الموازية للطريق، وهذه الجدران حواجز بدائية صممت لحماية وادي عسفان الذي تجتاحه السيول المحملة بالطمي.

نصل سهل عسفان عند الكيلومتر ٨٧,٠ (٥٨,٤) حيث يوجد مفرق يقود يساراً إلى القرية، بينما يستمر الطريق إلى اليمين عبر المنحدر إلى جدة، ثم نجد قرية فقيرة تتألف من ٤٠ كوخاً من الطين تتجمع حول عدد من الأشجار ويحيط بها حقل ومرعى فقير. وعسفان مستوطنة قديمة جداً كانت نقطة توقف مهمة للحجاج الذاهبين من مكة إلى المدينة، وقد تراجعت أهميتها كثيراً بعد استخدام النقل بالسيارات بين المدينتين المقدستين، وقد أخذ الحجاج ينطلقون عن طريق جدة ثم يواصلون شمالاً على طول الطريق الساحلي ليصلوا ينبع النخل قبل أن ينعطفوا باتجاه المدينة، وتبعد القرية التي تظهر عند الكيلومتر ٨٩,١ (٥٦,٣) نحو كيلومتر واحد من الطريق، وتُرى بوضوح من هناك، وتنتشر إلى نصف المسافة إلى أعلى منحدر التلال المجاورة.

يستمر الطريق متعرجاً عند الكيلومتر ٨٩,٧ (٥٥,٦)، على بعد ٥٠٠متر إلى الأمام، يوجد مفرقان يمكن اجتيازهما بالشاحنات ويفضيان يساراً إلى عسفان، وربما كان الأوربيون غير مرغوب بوجودهم في هذه المنطقة نظراً لأهميتها الدينية على الرغم من عدم وجود قوانين رسمية بهذا الخصوص.

نشاهد عند الكيلومتر ٩١,١ (٥٤,٣) خرائب قلعة تركية قديمة إلى اليسار، على قمة تل صغير يفصل الطريق عن سهل عسفان، وقد بنيت بالحجارة الداكنة وبتصميم دائري، يزداد بروزاً بخرائب لثمانية أبراج على طول محيطه. ويقال إن هناك ممرات تحت الأرض وخزائن في القلعة التي يرجع تاريخ تدميرها إلى ما قبل سنة ١٢٩٨ (١٨٨٠م).

يستمر الطريق على حافة السهل، متكيفاً مع عدم انتظام تضاريس المنحدر. والمنظر الخلفي لسطح النجد ممتاز ويشبه الطاولة، وتمتد ظلاله بشكل رائع على خلفية السماء، ثم تهبط أطرافه وتتدلى باتجاه الوادي.

يتجه الطريق غرباً عند الكيلومتر ٩٦,٨ (٤٨,٦)، ليدخل وادياً يدور حول جانبه الأيسر لتجنب القاع الرملي، والطريق محفور في الواجهة الصخرية، ويوجد فيه عدد كبير من الانحناءات حتى الكيلومتر ٩٨,٣ (٤٧,١)، ثم يصعد الطريق عند الكيلومتر ١٠٠,٦ (٤٤,٨) إلى مرتفع حاد صغير ينفتح على وادٍ قاحل ضيق ومحاط بجرف بارتفاع ٢٠٠ إلى ٣٠٠ متر.

ندخل عند الكيلومتر ١٠٣,٦ (٤١,٨) وادياً أكثر اتساعاً يتبع الطريق أرضيته المستوية، بفعل أعمال التحسينات الواسعة (ممرات محفورة في الصخور، حواجز مسلحة بالحديد، جدران واقية ... الخ)، ثم يصل الطريق عند الكيلومتر ١١١,٠ (٣٤,٤) إلى مرتفع يطل على سهل ساحلي، وهنا تبدو لنا من بعيد مياه البحر الأحمر بزرقتها الرائعة.

ينحني الطريق بعد ذلك يساراً (جنوب)، ويسير على حافة الحزام الساحلي، ويوجد ممر آخر (الكيلو متر ١١٤,٤ – ٣١,٠) يؤدي إلى الوادي الأخير، الذي نتبع أرضيته، وهو طريق ممتاز، ثم نترك خلفنا عند الكيلومتر ١٢٤,٤ (٢١,٠) الجبال القاحلة التي رافقت الطريق حتى الآن.

تطل على الطريق عند مخرج الوادي (الكيلومتر ١٢٥,٥ – ١٩,٩) مضخة مياه تعمل بطاقة الرياح فوق قمة برج بارتفاع ١٥ متراً على جانب الطريق تغذي خزاناً خرسانياً سعته نحو ١٥ متراً مكعباً، والمكان يدعى برلمان، والمرفق الموجود قامت بإنشائه سامس وهو تابع لها، وعلى مقربة منه يوجد كوخ الحارس المصنوع من بلاطات الأسمنت، ويوجد حجر المسافات رقم ١٠ عند الكيلومتر ١٢٦,٢ (١٩,٢) على اليمين.

يتجه الطريق الآن جنوب وجنوب غرب، ويسير بشكل مستقيم نحو البحر، والأرض رملية مغطاة بالشجيرات الصغيرة، وهي سمة نمطية لكل ساحل الجزيرة العربية من البحر الأحمر، ويلوح من خلف الكثبان مشهد مدينة جدة إلى اليسار (جنوب)، وتبدو معزولة وتمتد نحو البحر.

يوجد عند الكيلومتر ١٤٠,٨ (٤,٦) مفرق مزود بلوحة على عمود طريق إلى اليسار من جدة، وإلى الأمام إلى منشآت (سامس)، واللافت للنظر أنها تتكون من عدد من الأبنية الحمراء على الطراز الأوروبي، وثلاثة خزانات كبيرة للزيت الخام، وأحد تلك الخزانات

ضخم بدرجة كبيرة، وعلى اليمين يتفرع الممر إلى المدينة، ومن الأفضل اتباع الطريق الذي بجوار مجمع (سامس) حيث يزداد صلابةً مع الكيلومتر ١٤٢,٣ (٣,١).

يوجد ممر سهل قبل الوصول إلى بوابات الشركة بعدة عشرات من الأمتار، يؤدي يساراً إلى جدة، ويوجد خارج المدينة مبانٍ قليلة متناثرة وقرية تتكون من الأكواخ تسمى الرويس، ندخل المدينة من باب الجديد عند الكيلومتر ١٥٤,٤، ومن هنا يبدأ الطريق الأسفلتي إلى مكة الذي يتفرع إلى اليسار.

وجدة مدينة مسورة، وفي داخلها عدد من المباني الرائعة المتشابهة المكونة من خمسة إلى ستة طوابق، وأبنيتها مزيج من الطراز المحلي والأساليب الغربية كما يلاحظ، وبملامح متماثلة في جميع مدن الحجاز، وهي مدينة معروفة وتعد موطن الجالية الأجنبية الصغيرة، إضافةً إلى الممثلين الدبلوماسيين لدى الملك عبدالعزيز، والكلام عن تفاصيل هذه المدينة سيخرجنا عن موضوعنا الأساس الذي يتعلق بوصف الطريق.

الهوامش

(١) أخطأ موكي عندما عدّ أن فيلبي هو أول من عبر صحراء الربع الخالي، وقد تم تصحيح ذلك حسب اللازم .

(٢) يشير المؤلف هنا إلى تلك الطرق المشهورة والمعروفة بطرق الحج التي تنطلق من الكوفة إلى البصرة وتعرف بطريق الحج الكوفي والآخر بطريق الحج البصري حتى يصلا إلى منطقة القصيم ثم يتحدا في طريق واحد يعرف بدرب زبيدة.

(٣) قول المؤلف هذا قبل استقلال الكويت عن الحماية البريطانية.

(٤) الصحيح أنه نظراً لوجود نوافذ تطل على صحن المنزل الذي عادةً يكون كبيراً وفيه بئر أو نخل وشجر فقد يستعاض بذلك عن النوافذ المطلة على الشارع الخارجي، وهو نمط معماري معروف في الزبير كما هو معروف في نجد.

(٥) لقد حلّت هذه القضية بعد ترسيم الحدود بين البلدين، ولم يعد هناك ما يسمّى بمنطقة محايدة.

(٦) يعرف هذا النوع بالعقال المقصب ويكون منسوجاً بخيوط من الزري الأصفر وليس من الذهب كما فهم المؤلف من لونه الذهبي.

(٧) الصحيح أن وادي الرمة يمر بشرق وجنوب شرق منطقة القصيم ولا يصل إلى حائل.

(٨) الصحيح أنه تم التعرف على العدد الحقيقي وهو ثلاثة وستون رجلاً تم منح أحفادهم أو أبنائهم ميداليات استحقاق بمناسبة دخول ذويهم مع الملك عبد العزيز الرياض سنة ١٣١٩هـ.

(٩) ليس صحيحاً ما ذهب إليه المؤلف بأن عدم وجودها يدل على تحريمها بل إنها كانت معروفة ومنذ عهد المصطفى صلى الله عليه وسلم، ولم يذكر عن أي من العلماء أنه رأى تحريمها.

(١٠) أي الأمير سعود بن عبد العزيز بن سعود بن فيصل المعروف بسعود الكبير تميزاً له عن الأمير سعود بن عبد العزيز (الملك سعود فيما بعد).

(١١) أي المصمك.

(١٢) الصحيح أن مسيلمة الكذاب الذي ادعى النبوة بعد وفاة النبي صلى الله عليه وسلم من اليمامة في منطقة الخرج وليس من حريملاء .

(١٣) الصحيح أنه في نهاية القرن الثامن عشر الميلادي.

(١٤) تعرف ببركة العقيق وهي تقع غرب الخرابة في صحراء ركبة في منطقة الطائف.

المحتويات

الصفحة

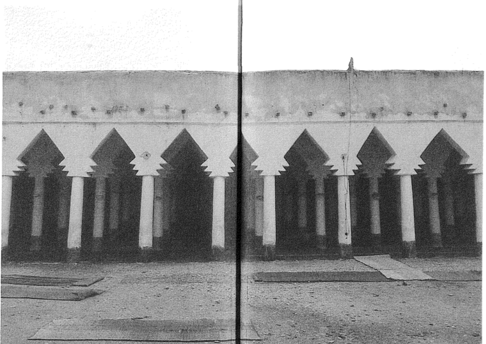
الرياض

صور لبعض جوانب المدينة التي رآها موكي

تضم الصفحات التالية مجموعة من الصور التي التقطها إنجيلو بيشيه لبعض الأماكن في منطقة الرياض، عندما كانت المدينة قد بدأت مرحلة من التطور المدهش. معظم السمات التي تظهر في الصور لم تعد موجودة.



جبل (أبو مخروق) الذي تم ضمه إلى حديقة عامة داخل حدود المدينة، وهذا هو المكان الذي قضى فيه الملك عبد العزيز ورفاقه ليلتهم قبل هجومهم على حصن المصمك الذي غير وجه التاريخ سنة ١٣٢٠ (١٩٠٢م). التقطت هذه الصورة سنة ١٣٨٩ (١٩٦٩م) عند ما كان هذا الجبل في منطقة الملز المنعزلة آنذاك قبل أن تصبح حيًا من أحياء مدينة الرياض.

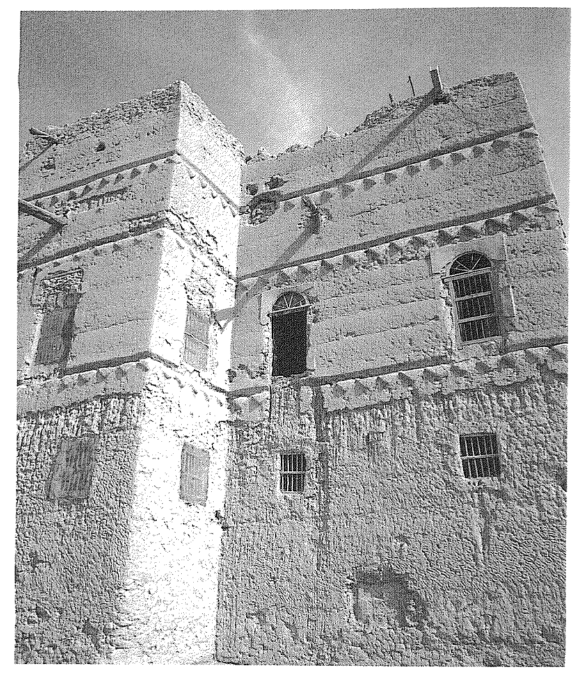


مسجد قصر البديعة ويعكس الجو الهادئ المهيب، وهو المكان الذي كان يصلي فيه جلالة الملك عبد العزيز عند ما كان يسكن هذا القصر.

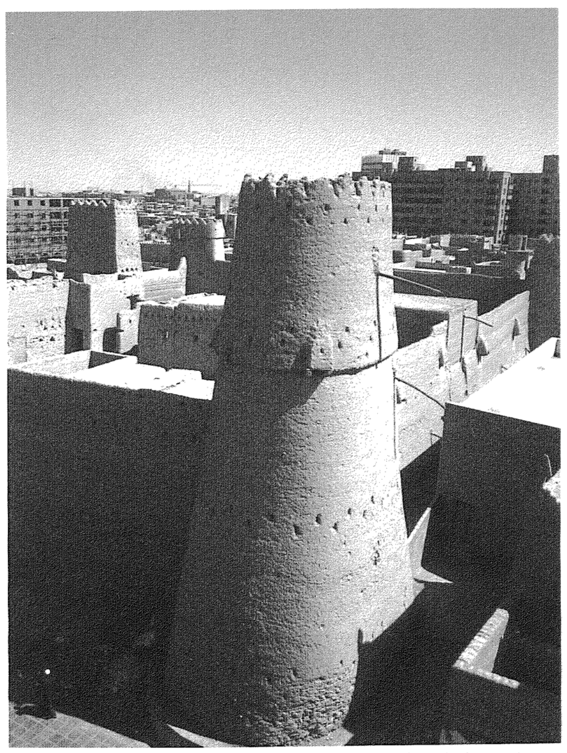
رحلة عبر المملكة العربية السعودية سنة ١٣٥٩ (١٩٤١ م)



أحد الأبراج الركنية في القصر الملكي بالمربع.



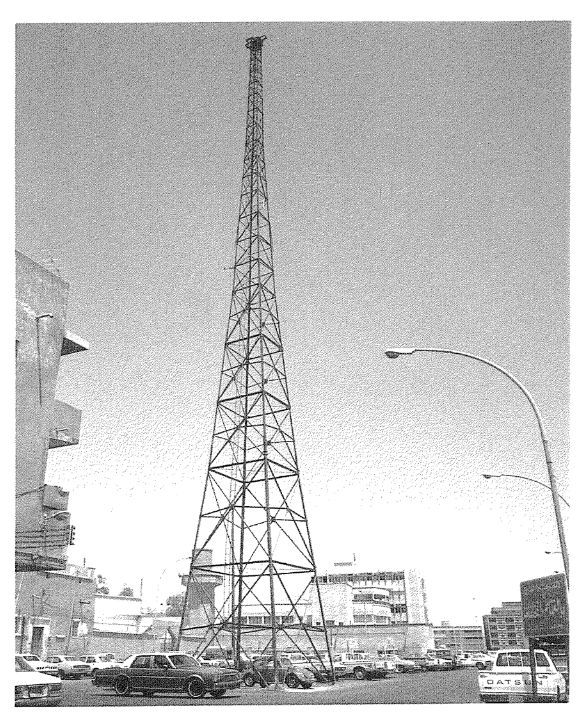
منظر لأحد مباني القصر الملكي بالمربع.



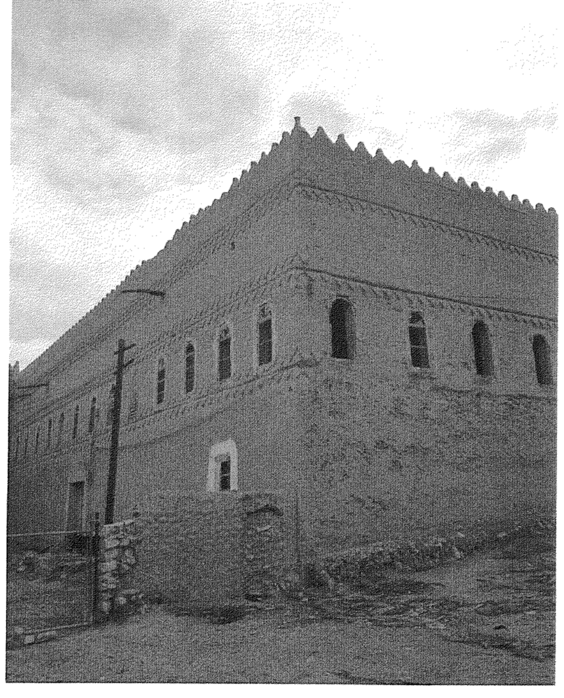
حصن المصمك بالرياض كما يبدو من مبنى
مجاور قبل القيام بترميمه في الثمانينيات.



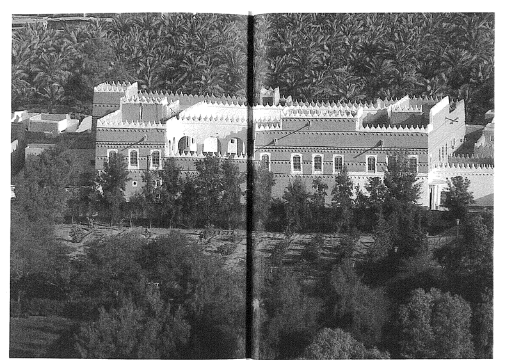
بوابة المدخل الرئيس لحصن المصمك.



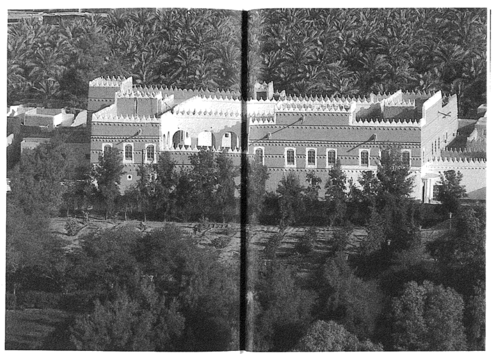
يبدو في الصورة هوائي محطة إذاعة الملك
عبد العزيز في منطقة الشمسية . التقطت
هذه الصورة في أوائل السبعينيات.



منظر للقصر الملكي في البديعة سنة ١٣٩٠ (١٩٧٠م) جنوب الرياض حيث الخضرة ذات الظلال . كان جلالته يلجأ إلى هذا القصر لاتقاء حر المدينة في الصيف.



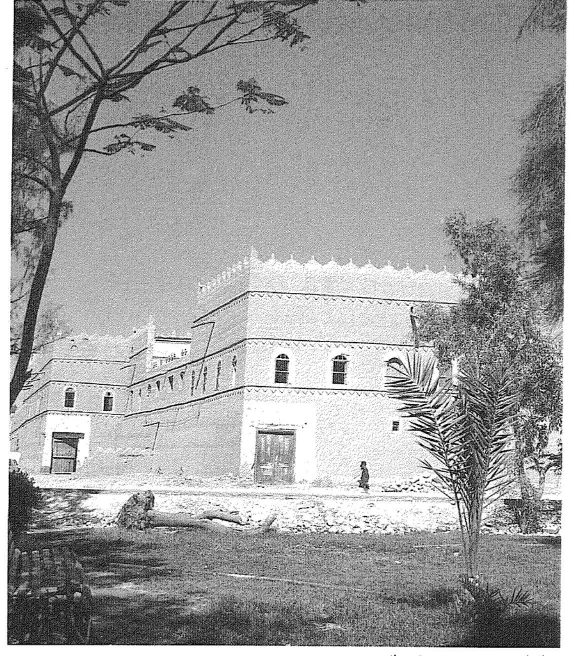
مثال حي للمعمار النجدي، قصر الأمير فيصل بن سعد. وهذا القصر كان يعرف أيام السفير الإيطالي موكي بـ «قصر أبناء أبي سعد» أفراد من العائلة المالكة. التقطت هذه الصورة من فوق خزان الماء عند اكتمال بنائه سنة ١٣٩١ (١٩٧١م) ويشتمل على أغلب ما تبقى من واحات الرياض الأصلية.



منظر لقصر الأميرة نورة . شقيقة الملك عبد العزيز . كان هذا القصر في وقت ما يقف شامخاً في الشمال الغربي من البطحاء.



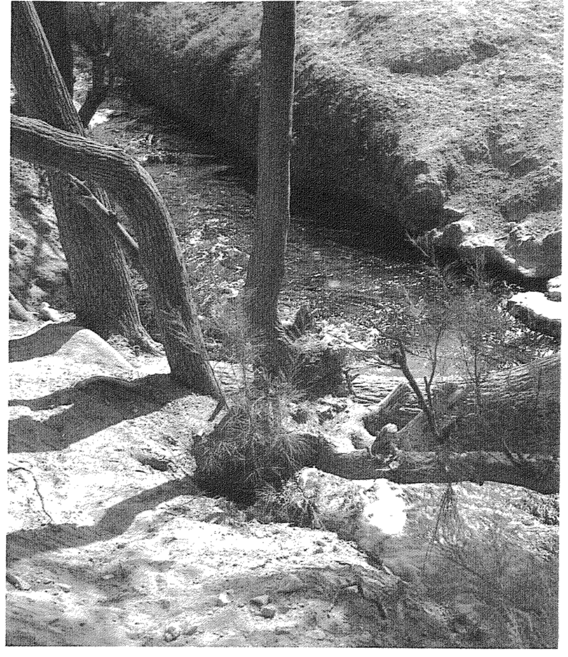
الضيافة العربية - سمة عريقة في المجتمع السعودي.



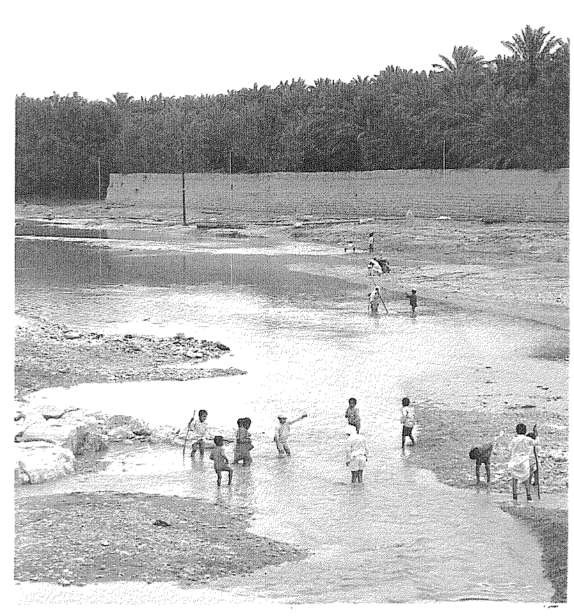
بيت الراشد ـ بيت فخم، موقعه بالقرب من
حديقة شارع الخزان ـ التقطت هذه الصورة
سنة ١٣٨٩ (١٩٦٩م).



مزارع النخيل في وادي حنيفة التي عبرها
موكي في طريقه من الرياض إلى العيينة.

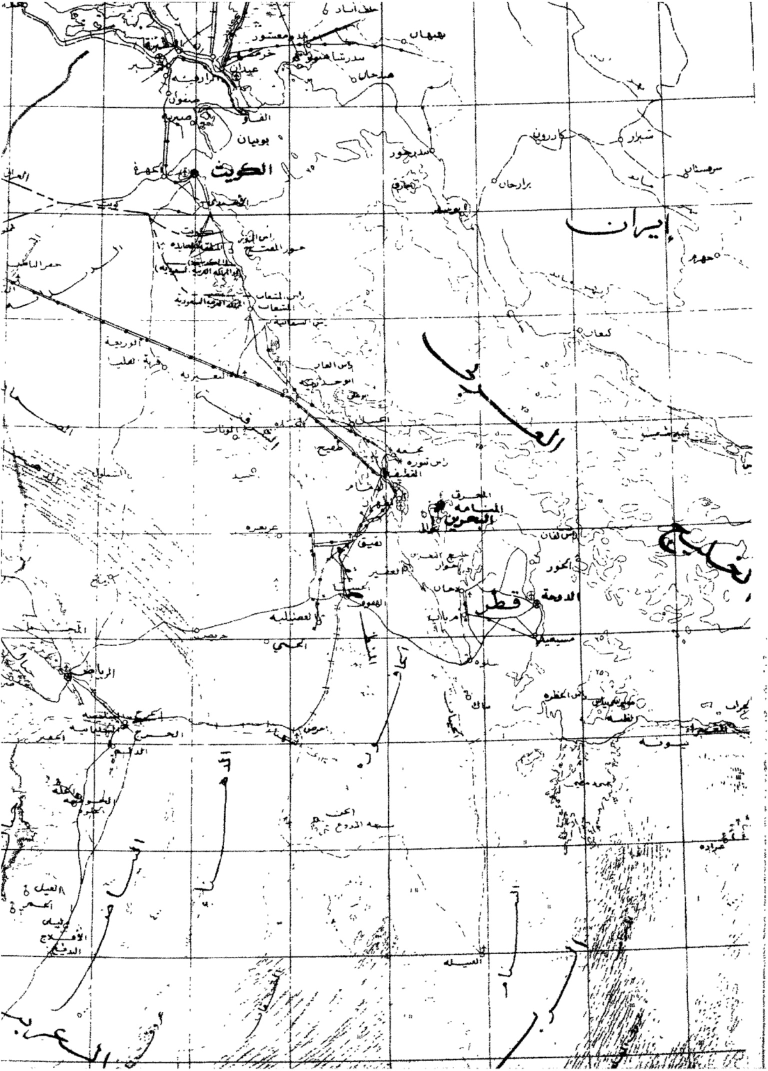


الماء يتدفق بغزارة في إحدى مزارع نجد التقليدية بالقرب من الدرعية، وهو منظر يبعث على البهجة والنشاط، وتبدو في الصورة شجرة قد اقتلعتها المياه وتقوم مقام الجسر بين شطي الترعة.

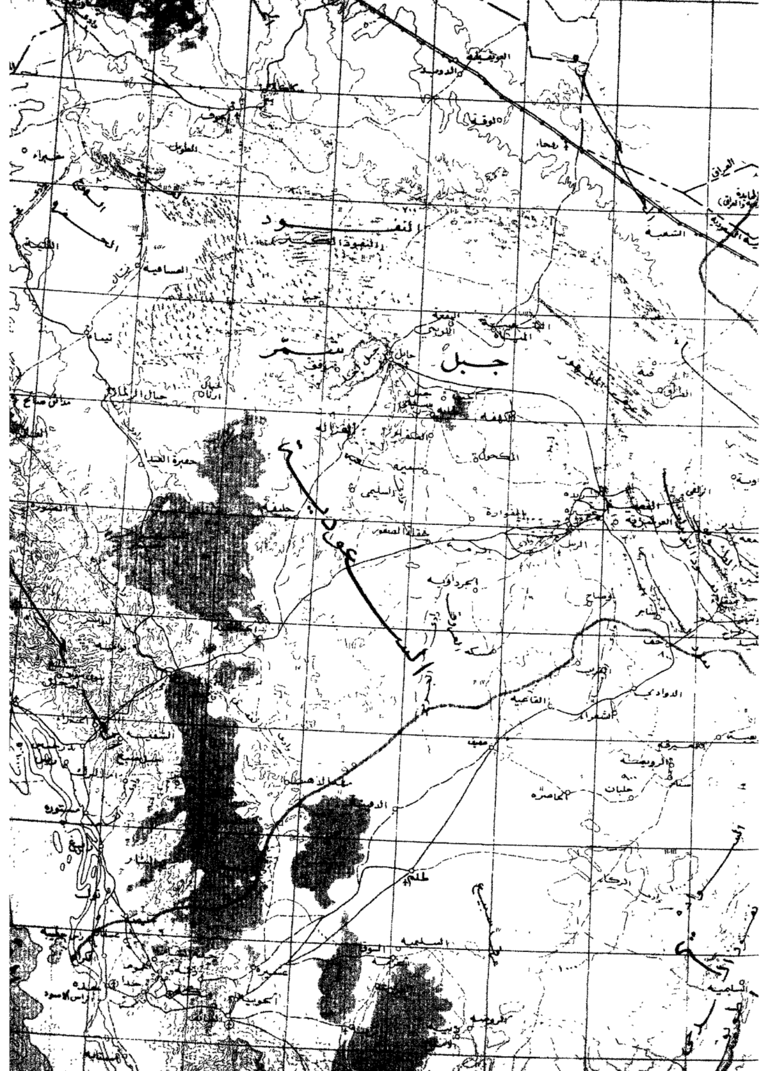


وادي الباطن وهو متفرع من وادي حنيفة في الضاحية الجنوبية من الرياض، وقد سال الوادي نتيجة سقوط أمطار غزيرة في شتاء سنة ١٣٩٠ (١٩٧٠/١٩٧١م).

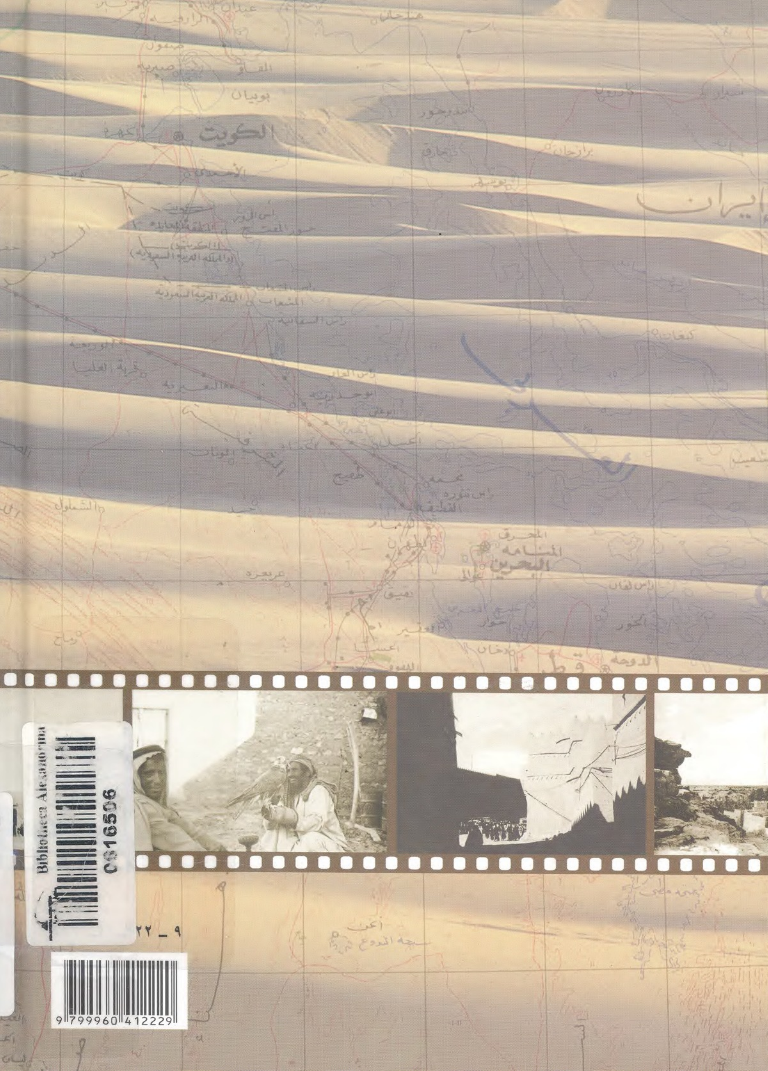

التراث



إيران
الكويت
بوبيان
الفاو
عبادان
بهبهان
كازرون
شيراز
برازجان
بوشهر
رأس تنورة
القطيف
المحرق
المنامة
البحرين
قطر
الدوحة
الخور
دخان
مسيعيد
سلوى
الهفوف
العضيلية
حرض
الرياض
الأفلاج



النفــود
جبل شمّر
تيماء
الشعبة
الدوادمي
القاعية
عفيف
الرويضة
حلبان



9 799960 412229